

**LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL  
(«BOE núm. 284/2003, de 27 de noviembre de 2003»)**

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

**JUAN CARLOS I REY DE ESPAÑA**

A todos los que la presente vieren y entendieren. Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente ley.

**EXPOSICION DE MOTIVOS**

**I**

Transcurrida una década desde la aprobación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, se han producido diversos acontecimientos y nuevas realidades económicas que justifican la renovación legislativa que con esta ley se acomete.

La década de los años 90 ha sido un período de enorme aceleración del proceso de mundialización de la economía y el comercio, así como de consolidación de mercado interior comunitario y de desarrollo de una política común de transportes planificada desde una concepción multimodal. Ello ha incrementado de forma notable la importancia estratégica de los puertos comerciales, como instrumentos claves para el desarrollo de la economía productiva y elementos fundamentales de un sistema de transporte de interés general ambientalmente sostenible.

Este período de desarrollo económico motivado, entre otras causas, por los anteriores procesos, está produciendo crecimientos importantes y sostenidos en la demanda de transportes, tanto a escala europea como mundial. Así, desde 1990, los tráficos portuarios han crecido en España desde 248 millones de toneladas hasta los 348, 6 millones de toneladas en 2001, lo que representa un crecimiento en una década superior al 42 por ciento en términos absolutos y un crecimiento medio anual acumulado superior al 3, 2 por ciento; es decir, valores superiores al aumento del producto interior bruto (PIB) nacional. A su vez, la cuota de participación de los tráficos Import-export en los tráficos portuarios totales ha aumentado en esta década del 70 al 80 por ciento, lo que representa mayores porcentajes de crecimiento de los tráficos portuarios asociados al transporte internacional de mercancías. En la actualidad, casi el 59 por ciento de las exportaciones y el 82 por ciento de las importaciones españolas pasan por los puertos de interés general, lo que representa el 53 por ciento del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96 por ciento con terceros países.

En este marco, la competitividad de nuestra economía depende, cada vez más, de un sistema de transporte y de unos puertos eficaces y baratos completamente integrados en el mismo, capaces de mover mercancías de una forma rápida, fiable, económica y segura.

Por otra parte, el desarrollo que están experimentando las redes transeuropeas de transporte, los cambios tecnológicos y estratégicos en el sector del transporte en general, y en el marítimo en particular, y los procesos de creciente liberalización del mercado de los servicios del transporte han intensificado la competencia interportuaria, tanto a nivel nacional como internacional, por atraer los tráficos marítimos internacionales, así como la competencia intraportuaria entre los distintos prestadores de servicios portuarios en un puerto.

Estos procesos están permitiendo la existencia de una oferta portuaria diferenciada en los mercados, que han propiciado en los puertos la introducción de nuevas tecnologías, especialización y automatización de procesos. Ello se ha producido, en gran parte, gracias a la positiva interacción de la iniciativa pública y privada, en la medida en que esta última ha ido asumiendo progresivamente la prestación de los servicios portuarios. A este proceso, las Autoridades Portuarias han aportado un impulso decidido hacia el desarrollo de una nueva cultura portuaria, basada en una visión compartida del carácter global de la oferta portuaria y en el concepto de comunidad portuaria; y, por otro lado, aportando, igualmente, un impulso decisivo en el campo de la innovación y del fomento de la actividad portuaria, protagonizando la promoción de estrategias globales, basadas en la mejora continua de los procedimientos y de los servicios, en la permanente búsqueda de fórmulas que permitan mejorar la competitividad del conjunto del puerto. En definitiva, este modelo de colaboración público-privado, que permite aunar el interés general y los intereses privados, ha constituido y constituye un factor clave

de dinamización de la actividad portuaria, que se debe consolidar y potenciar, posibilitando afrontar con mejores garantías el nuevo escenario de competencia Intermodal e inter-portuario.

Así pues, durante esta década los puertos comerciales han reforzado su carácter de elementos esenciales del sistema de transporte de interés general, así como su importancia estratégica para el desarrollo de la economía productiva y el comercio exterior particularmente en un país como España de carácter periférico respecto a los grandes centros europeos de producción y consumo. Existe hoy más que nunca la convicción de que los puertos comerciales no son únicamente un espacio de dominio público marítimo-terrestre en el que desarrollar cualquier tipo de actividad económica relacionada con el tráfico marítimo, sino infraestructuras que se integran como parte fundamental en un sistema general de transporte de carácter Intermodal, sostenible y competitivo, constituyendo nodos de interconexión modal y plataformas logísticas con un importante papel tanto en la cadena de transporte como en la cadena de valor.

Estas y otras transformaciones de los puertos y de los sistemas de transporte en los que se integran están en la base de la reforma legislativa que se acomete que, partiendo del actual modelo del sistema portuario estatal cuyo probado funcionamiento ofrece una base sólida sobre la que progresar, se dirige especialmente a dotar a los puertos españoles de interés general de un marco jurídico consistente y estable en el ámbito del régimen económico-financiero y tributario, al tiempo que profundiza en la regulación del régimen de prestación de servicios y del dominio público portuario, atendiendo a la nueva situación de los mercados y a las políticas económicas y de transportes nacionales y europeas, que aumentan el protagonismo de los puertos y del transporte marítimo en las redes transeuropeas de transporte y favorecen el desarrollo de cadenas logísticas multimodales marítimo-terrestres competitivas.

Este marco jurídico regula los regímenes económico-financiero, de prestación de servicios y de utilización del dominio público para potenciar la posición competitiva de los puertos españoles en un contexto del sector del transporte, internacional y europeo, globalizado, abierto y liberalizado, garantizando los principios de libre competencia inter e intraportuaria de acuerdo con las características de los tráficos y el número y tamaño de nuestros puertos.

Para ello, esta ley subraya los factores o criterios de rentabilidad y eficiencia en la explotación del dominio público portuario y apuesta decididamente por la promoción e incremento de la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de los servicios portuarios a través del otorgamiento de los correspondientes títulos habilitantes.

En definitiva, se contempla el marco jurídico actual mediante la incorporación de nuevos mecanismos que tienen por objeto potenciar la calidad y eficacia en la prestación de los servicios portuarios y comerciales, favoreciendo la reducción global efectiva del coste del paso de las mercancías por los puertos, en línea con las propuestas y criterios incluidos en la política europea de transportes y, en particular, que fomente el cabotaje comunitario y potencie las ventajas de la situación geoestratégica de los puertos españoles para el tráfico marítimo internacional.

Los elementos clave que desarrolla esta ley para conseguir los objetivos perseguidos son:

El desarrollo de la competencia interportuaria, potenciando la autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios sobre los principios de autosuficiencia económica y de cobertura de costes por transferencia de los mismos a los usuarios bajo principios homogéneos y no discriminatorios basados en la recuperación de los costes de explotación, los costes externos y los costes de las nuevas inversiones.

La potenciación de la competencia intraportuaria a través de la regulación de la prestación de los servicios portuarios por parte de la iniciativa privada en un régimen de libertad de acceso.

La introducción de importantes y novedosos elementos en la regulación de la gestión del dominio público portuario para conseguir un completo desarrollo del modelo concesional que favorezca la máxima rentabilización socioeconómica de este dominio público dentro de los usos portuarios.

El incremento de la inversión privada en las instalaciones y equipamientos portuarios fomentada con una regulación económica clara y estable en el tiempo, que permita la planificación financiera de esas inversiones a largo plazo.

La disminución de costes del sistema portuario español para mejorar la competitividad y la capacidad de inversión de las infraestructuras al tratarse de un sistema económicamente autosuficiente.

## II

La ley se estructura a través de cuatro títulos, que regulan el régimen económico del sistema portuario estatal; el régimen de planificación, presupuestario, tributario, de funcionamiento y de control; la prestación de servicios y el dominio público portuario estatal. También se incluyen diecinueve disposiciones adicionales, once transitorias, cinco finales, una disposición derogatoria y se acompaña a la ley un nuevo anexo de clasificación de mercancías.

El título I de la ley dedica su capítulo I a proclamar los principios y objetivos del régimen económico, que son, a la postre, los ejes vertebradores de la ley, y se desarrollan a lo largo del articulado también en el régimen de prestación de servicios y en la gestión del dominio público portuario estatal.

Además, la ley viene a dar respuesta a dos tipos de necesidades. En primer lugar, compatibiliza la doctrina constitucional establecida por la STC 185/1995, de 14 de diciembre, sobre lo que debe entenderse por prestaciones patrimoniales impuestas de carácter público con el nuevo modelo de gestión de los puertos y con las exigencias del actual mercado internacional del tráfico marítimo. En segundo lugar, pretende conseguir una mejor adaptación del sistema tarifario en su conjunto a la mencionada doctrina, teniendo en cuenta la experiencia acumulada en la financiación de nuestro sistema portuario.

Por lo que se refiere al primero de estos aspectos, la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, adaptó los cánones portuarios a la doctrina que se deriva de la STC 185/1995, de 14 de diciembre. Ahora, en el nuevo modelo, la ley es consciente de la necesidad de dotar a dicho sistema de la necesaria flexibilidad en la fijación de la cuantía de las prestaciones cobradas por la utilización del dominio y por la prestación de servicios portuarios. Así lo exige la intensa competencia desarrollada a nivel internacional. Por ello, es procedente compatibilizar las exigencias de la reserva de ley con la citada flexibilidad.

Para lograr dicha compatibilización, la nueva ley incorpora, con creces, el mínimo de regulación exigido por la doctrina constitucional, garantizando la prohibición de cualquier discrecionalidad o libre actuación de las Administraciones portuarias. Pero, asimismo, y dentro de los límites marcados por dicha doctrina, permiten un margen de maniobra suficiente a aquellas para que, en función de criterios técnicos y de mercado, fijen la cuantía concreta y singular de cada una de las tasas y, en particular, de las bonificaciones para potenciar a España como plataforma logística internacional y para la captación de tráficos internacionales.

Por lo que se refiere al segundo de los aspectos señalados, la regulación de las tarifas necesitaba de una revisión conjunta a la luz de la mencionada doctrina constitucional y en la línea mantenida por las últimas normas legales promulgadas en la materia. Por ello, esta ley tiene, entre uno de sus objetivos, configurar adecuadamente los recursos económicos portuarios, siempre dentro del debido respeto al principio de reserva de ley, cuando sea necesario.

Para conseguir el objetivo anterior, la ley se ha decantado por un sistema económico donde también encontramos, como en el anterior, tasas y precios privados, pero con un avance en el actual modelo de gestión en el que se concibe a las Autoridades Portuarias, además de como promotoras de estrategias globales tendentes a establecer y profundizar en las ventajas competitivas de los puertos atribuidos a su gestión, como proveedoras de infraestructuras y reguladoras del dominio público y, en el caso de los servicios portuarios básicos, sólo subsidiariamente como prestadoras de servicios. Así las antiguas tarifas de servicios que implicaban la utilización del dominio público se convierten, previa redefinición de sus hechos imposables, en verdaderas tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias, desapareciendo en ellas la actividad prestacional. De otro, también alcanzan dicha calificación las prestaciones exigibles por aquellos servicios escasos, actualmente que deben calificarse, normalmente por estar ligados al ejercicio de funciones públicas, como obligatorios, en la medida en que no se prestan en concurrencia con el sector privado. Este grupo de prestaciones, como no podía ser de otra manera, encuentra en la ley la determinación de sus elementos esenciales.

El resto de servicios que se prestan en los puertos de titularidad estatal por las Autoridades Portuarias no se benefician de una situación de monopolio de hecho ni de derecho, sino que, al contrario, coexisten con la iniciativa privada. Por ello, y en la medida en que tampoco se trata de servicios que vengan exigidos por ninguna normativa, no pueden calificarse como prestaciones patrimoniales impuestas de carácter público. En consecuencia, siguen manteniendo en la nueva ley su consideración de precios privados, derivados de servicios prestados en régimen de derecho privado, y no sometidos a la reserva de ley.

El presente título se estructura en cinco capítulos, dedicados, respectivamente, a los principios y objetivos; a los recursos del sistema portuario estatal; al Fondo de Compensación Interportuario; a las tasas portuarias; y a los precios privados por servicios prestados por las Autoridades Portuarias.

El primero de los capítulos comienza con la regulación de los principios y objetivos del régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal, entre los que destacan los de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios, autofinanciación del sistema portuario, optimización de la gestión económica, solidaridad entre los organismos públicos portuarios, competencia en los puertos de interés general, libertad tarifaria, mejora en la competitividad de los puertos de interés general, y fomento de la participación de la iniciativa privada.

A continuación, en el capítulo II se enumeran los recursos del sistema portuario estatal, debiendo resaltarse los ingresos derivados del nuevo Fondo de Compensación Interportuario, que constituye un elemento básico de solidaridad interportuaria y de garantía de financiación de las infraestructuras. Es gestionado por Puertos del Estado y se financia con determinadas aportaciones de dicho organismo, así como de cada una de las Autoridades Portuarias.

Destaca como novedad el nuevo sistema de financiación de Puertos del Estado a través de la asignación de un porcentaje de las tasas recaudadas por las Autoridades Portuarias.

El capítulo dedicado a las tasas portuarias es ciertamente relevante. Contiene una clasificación bipartita de las mismas, de tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y tasas por servicios no comerciales.

Dentro de las primeras se regulan las tasas por ocupación privativa del dominio público portuario, por utilización especial de las instalaciones portuarias y por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios. Por lo que se refiere a las segundas, son tasas por la prestación de servicios no comerciales, la tasa por servicios generales y la tasa por servicio de señalización marítima.

El marco normativo en que se desenvuelven estas prestaciones está constituido por la propia ley y, en lo no regulado, por la Ley de Tasas y Precios Públicos, Ley General Tributaria y su normativa de desarrollo.

En lo relativo a las reglas generales de estos tributos, la ley establece la necesidad de que el importe de las tasas respondan al objetivo de coordinación del sistema de transportes de interés general y al principio de autosuficiencia del sistema portuario, de forma que cubran los gastos ordinarios de cada puerto y les asegure una rentabilidad suficiente para hacer frente a las inversiones futuras y a la devolución de las deudas. El objetivo de rentabilidad para el conjunto del sistema portuario se fija por ley y podrá ser revisado en función de criterios de política de transporte, de la previsible evolución de la demanda y de las necesidades inversoras del sistema. También se formula el principio de equivalencia, clásico en estos tributos. Así, el importe de las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público se fija por referencia al valor de mercado o de la utilidad que represente en cada Autoridad Portuaria. La cuantía de las tasas por servicios no comerciales no puede exceder, en su conjunto, del coste de los servicios o, en su defecto, del valor de la prestación recibida.

La regulación de las tasas por utilización de instalaciones portuarias que fija la ley favorecen la inversión privada en infraestructuras sobre un modelo de gestión portuaria organizado en terminales especializadas concesionadas, ya que la cuantía de aquéllas viene determinada en función del grado de utilidad que le presta al concesionario la infraestructura portuaria.

En relación con las exenciones, la ley regula una lista cerrada y taxativa por cada una de las tasas previstas en la misma. Dichas exenciones tienen marcado carácter subjetivo a favor de entidades públicas o privadas sin fines lucrativos y de carácter humanitario.

En cuanto a la gestión y revisión de las tasas, existe una remisión general a la Ley General Tributaria y disposiciones de desarrollo en cuanto no se opongan a la propia Ley de Puertos.

La regulación de los sujetos pasivos de cada una de las tasas ha pretendido asegurar el cobro de estas prestaciones, acudiendo a los mecanismos clásicos de sustitución y solidaridad tributarias, favoreciendo, asimismo, el modelo concesional de gestión portuaria.

Mención especial merecen algunas medidas incluidas en la regulación de la tasa por utilización especial de las instalaciones portuarias, dirigidas a incrementar la competitividad entre nuestros puertos y de éstos con los restantes del mercado internacional. Así, aunque se parte de una regulación muy rígida, la ley introduce medidas flexibilizadoras, consistentes en la regulación de unos coeficientes correctores y unas bonificaciones. Los coeficientes correctores permiten disminuir el importe de las tasas a aquellos puertos que presenten una mejor media de rentabilidad, así como incrementarlo a aquellos otros cuya situación sea la opuesta. De esta forma, se permite potenciar la competitividad de los puertos y se les brinda un instrumento con el que contribuir a su objetivo de autofinanciación.

Por su parte, las bonificaciones responden a seis tipos de objetivos. En primer lugar, se prevén beneficios para potenciar el papel de España como plataforma logística internacional. En segundo lugar, también se introducen bonificaciones para potenciar la intermodalidad, es decir, para fomentar la integración de nuestros puertos en las cadenas logísticas nacionales e internacionales. En tercer lugar, se permite que cada Autoridad Portuaria, sin superar nunca el límite porcentual que fija la propia ley, conceda beneficios para captar y consolidar tráficos de cada puerto. En cuarto lugar, también se prevén, en la propia ley, bonificaciones fijas por razón de circunstancias de alejamiento e insularidad, en las que ya se han incorporado las previstas en la Ley 30/1998, de 29 de julio, de Régimen Especial de las illes Balears. En quinto lugar también se introducen bonificaciones para incentivar mejores prácticas medioambientales, al objeto de conseguir que tanto la entrada y salida de los buques como la manipulación de la mercancía se realicen con un mayor respeto al medio ambiente, en consonancia con las directivas comunitarias sobre la materia. Por último, se incluyen bonificaciones para fomentar que los sujetos pasivos de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía obtengan certificados de calidad homologados en la prestación de sus servicios.

El quinto y último de los capítulos de este título se encuentra dedicado a los precios privados por servicios prestados por las Autoridades Portuarias, cuyo ámbito se extiende a aquellos servicios que, no siendo obligatorios, sino puramente comerciales, se prestan en régimen de concurrencia con el sector privado y, por tanto, sometidos a derecho privado.

Dándose los anteriores requisitos, no rige el principio de reserva de ley, por lo que las tarifas serán aprobadas con total libertad por las Autoridades Portuarias. No obstante, la ley sí establece algún parámetro para su cuantificación. El más importante consiste en la imposibilidad de que las tarifas puedan ser inferiores al coste del servicio. Este límite sólo admite excepciones en aquellos casos, reflejados en los planes de empresa, de subactividad en ausencia de iniciativa privada. Con ello se incorpora a la ley definitivamente el principio de libertad tarifaria en los puertos españoles.

### III

El título II regula los regímenes de planificación, presupuestario, tributario, de funcionamiento y de control de los puertos de interés general apropiados para la adecuada coordinación del sistema portuario estatal sobre la base de la autonomía de gestión de los organismos públicos portuarios.

El título se inicia con el capítulo I dedicado al régimen de planificación. Se pretende en el mismo dotar de sistemática a esta materia, regulada en la vigente Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante con cierta dispersión. Asimismo, se introducen novedades mediante la creación de nuevos instrumentos de planificación que permitan promover un marco de leal competencia interportuaria y definir los objetivos generales del sistema portuario, ajustando la inversión a las necesidades y favoreciendo la coordinación e integración de los puertos en el sistema de transportes de interés general, al tiempo que se potencia la capacidad de cada Autoridad Portuaria para favorecer la competitividad de los puertos que gestiona.

El marco estratégico del sistema portuario de interés general se elaborará por Puertos del Estado con la participación de las Autoridades Portuarias, que lo remitirá al Ministerio de Fomento para su aprobación. Este será un instrumento nuevo mediante el cual se defina el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación y los objetivos generales del conjunto del sistema portuario estatal, de conformidad con la política económica y de transportes del Gobierno.

Pero los objetivos generales requieren una concreción y un desarrollo a través de los instrumentos de planificación que desarrollarán los organismos públicos portuarios: plan estratégico, plan director y plan de empresa, este último ya implantado en la regulación actual.

El contenido de los planes se acordará entre cada Autoridad Portuaria y Puertos del Estado mediante la aplicación del sistema paccionado actualmente operativo para los planes de empresa y que tan buenos resultados ha dado en el desarrollo y consecución de los objetivos económicos de cada puerto.

En desarrollo de su plan estratégico, las Autoridades Portuarias elaborarán un proyecto de plan director para cada uno de los puertos que gestionen. El plan director se configura como el instrumento para la previsión de la construcción de un nuevo puerto, la ampliación o la realización de obras de infraestructura de uno existente.

Se mantiene dentro de los instrumentos de la planificación en el sistema portuario estatal, el plan de empresa que tanto ha ayudado a la mejora de la gestión de los puertos de interés general.

A continuación, el capítulo II del mismo título se refiere al régimen presupuestario de los organismos portuarios. El régimen jurídico aplicable a los organismos portuarios en materia presupuestaria, conforme al artículo 6. 6 de la Ley General Presupuestaria, redactado por la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social para el año 2002, es el previsto en la propia Ley de Puertos y en las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que resulten de aplicación.

Se diferencian en este capítulo las obligaciones en materia presupuestaria del organismo público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias. En ambos casos, se ha adaptado la regulación establecida en la Ley de Puertos a las modificaciones operadas en el texto refundido de la Ley General Presupuestaria en virtud de la Ley 14/2000, de medidas fiscales, administrativas y del orden social para el año 2001.

Puertos del Estado elaborará anualmente los presupuestos de explotación y de capital y el programa de actuación plurianual consolidados del sistema portuario estatal. Es importante la mención a que dichos presupuestos y programa se habrán de ajustar a las disposiciones de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria que sean de aplicación, así como a las directrices de la política presupuestaria del Gobierno.

Por su parte, las Autoridades Portuarias aprobarán cada año los proyectos de presupuestos de explotación y capital y de programa de actuación plurianual, que se ajustarán a las previsiones económico-financieras acordadas en los planes de empresa y a los objetivos generales de gestión que establezca Puertos del Estado. Los proyectos serán remitidos a ese organismo público para su aprobación.

El capítulo III consta de un único artículo relativo al régimen contable. En el mismo se recoge y amplía la regulación de la Ley de Puertos vigente. Los organismos portuarios ajustarán su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio, a las del Plan General de Contabilidad y demás de aplicación.

Se añade la obligación de incluir en el informe relativo a la ejecución de la política portuaria, que eleva anualmente Puertos del Estado a las Cortes Generales, el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias y el cuadro de financiación consolidados del sistema portuario estatal.

El régimen de control de las actividades económicas y financieras de los organismos portuarios se contiene en el capítulo IV de la nueva ley. Se ejercerá por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, conforme a lo dispuesto en la Ley General Presupuestaria. Asimismo, se especifica que Puertos del Estado ejercerá la función de control interno a través de los planes de control, con el objeto de analizar la seguridad de los activos, la fiabilidad de la información financiera y el cumplimiento de la normativa aplicable.

El capítulo V de la nueva ley se refiere al Régimen Tributario de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado. Al igual que en la Ley de Puertos de 1992, Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias tendrán el mismo régimen tributario que el Estado. Ahora bien, a estas entidades se les aplicará el régimen de entidades parcialmente exentas en el Impuesto sobre Sociedades, respecto de los ingresos procedentes de explotaciones económicas en la prestación de servicios comerciales que estarán sujetos al Impuesto, a diferencia de los ingresos de naturaleza tributaria, que estarán exentos. Ello obedece a la reciente modificación de la Ley 43/1995, de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades, en la que se reconoce la exención parcial de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias.

Por último, a efectos del régimen tributario, siguiendo el régimen actual, se otorga al dominio público portuario el mismo régimen jurídico que al dominio público marítimo-terrestre.

Seguidamente, el capítulo VI contiene el régimen patrimonial de los organismos portuarios. El capítulo regula la definición del patrimonio propio de los organismos públicos portuarios, la adscripción y afectación de bienes a los organismos públicos portuarios, la desafectación de bienes de dominio público adscritos a las Autoridades Portuarias y a Puertos del Estado y la participación en sociedades y otras entidades.

Tratamiento específico requiere la regulación de la participación de los organismos portuarios en el capital social de sociedades mercantiles. Se establece que podrán participar en sociedades cuyo objeto esté ligado a actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan la competitividad portuaria. Sin embargo, y en el espíritu de liberalización y fomento de la competencia que preside la ley, se hace hincapié en que no podrán participar en sociedades relacionadas con la prestación de servicios portuarios básicos.

El título II finaliza con el capítulo VII relativo al régimen de los recursos humanos. La exigua regulación actual exigía un mayor desarrollo normativo de la materia. Destaca en la nueva ley su pretensión de delimitar competencias y la introducción de novedades en materia de retribuciones, control del gasto de personal, convenios colectivos y procedimiento para el nombramiento y separación de los Directores de las Autoridades Portuarias.

Por último, se ha reformado el régimen de nombramiento de los Directores de las Autoridades Portuarias con la exigencia de una experiencia reconocida de, al menos, 10 años en técnicas y gestión portuarias. Asimismo, se precisará mayoría absoluta de los miembros del Consejo de Administración para su nombramiento y cese, y la previa comunicación de las propuestas, tanto de nombramiento como de cese, al organismo público Puertos del Estado.

## IV

La ley dedica su título III a la prestación de servicios.

La Ley de 1992, ciertamente, aportó unas Autoridades Portuarias más activas y unos servicios portuarios regidos por el derecho privado; pero conservó del pasado una intensa vinculación entre autoridades y servicios que requiere ahora de una nueva asignación del papel que corresponde al sector público y al privado.

El proceso de liberalización, impulsado con ahínco desde la Unión Europea, consiste en una política económica que concibe al Estado, no como agente económico directo, sino como promotor, catalizador y garante de los derechos de propiedad y libertad de empresa, centrandose sus funciones en el desarrollo de políticas que favorezcan la estabilidad, la libre competencia y el fomento de la inversión en los puertos, a través de fórmulas jurídicas que hagan atractiva la inversión de la iniciativa privada en los puertos de interés general, sin perjuicio de la simultánea articulación de mecanismos reguladores, habida cuenta de que los mercados de prestación de servicios de transporte, como es el caso del que aquí nos ocupa, vienen presentando o pueden presentar un alto grado de concentración en la concurrencia de operadores.

El fundamento político de este proceso se encuentra en el principio de subsidiariedad, esto es, una vez que la experiencia ha demostrado que los servicios portuarios pueden funcionar como mercado competitivo, no hay razón para que el Estado mantenga, a través de las Autoridades Portuarias, la titularidad de unos servicios que se vienen prestando en régimen de competencia, con alto grado de eficacia y rentabilidad, por el sector privado, pero a través de unos contratos de prestación

de servicios, que, sin duda, en un marco empresarial competitivo introducen una presencia pública a todas luces innecesaria.

La liberalización de los servicios portuarios implica para el Estado, a través de las Autoridades Portuarias, abandonar el actual sistema de gestión de tales servicios y concentrar sus esfuerzos en la creación de marcos jurídicos y económicos que refuercen la introducción y el desarrollo de la libre competencia como medio para lograr una mayor competitividad y eficiencia económica de las empresas, dentro del mercado internacional. De esta manera, se eleva a la categoría de principio general en la actuación de las Autoridades Portuarias, el de la libertad de acceso a la prestación de los servicios portuarios, salvo limitación de número de prestadores por razones derivadas de la disponibilidad de espacios, capacidad de las instalaciones, seguridad o normas medioambientales.

Las razones antes citadas aconsejan abandonar el modelo subjetivo de organización de los servicios portuarios vigente y abordar un modelo objetivo de regulación, que introduzca la libre competencia en las actividades en que es posible y que impongan sobre los operadores de cada sector las obligaciones de servicio público, que junto a la libre competencia garanticen la seguridad, la continuidad, la calidad, la cobertura universal, la adaptación y la razonabilidad de precios.

La política de la Unión Europea, reflejada en la propuesta de directiva de acceso al mercado de los servicios portuarios, responde a este modelo objetivo, por cuanto busca el equilibrio entre la introducción progresiva de la competencia y la garantía del cumplimiento de las obligaciones de servicio público.

En el proceso de vigencia de la Ley de 1992 destaca como hito relevante la modificación operada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, en la cual se apostó por políticas liberalizadoras que permitieran el definitivo establecimiento de un marco de libre y leal competencia, incluyendo como novedad, entre las funciones de las Autoridades Portuarias, la de favorecer la libre competencia y velar por que no se produjeran situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.

Transcurridos ya más de cinco años desde la entrada en vigor de esta modificación, el escenario empresarial en los puertos de interés general es alentador. Existen, sin duda, los más importantes niveles de inversión privada en las infraestructuras estatales y, en algunos casos, una incipiente competencia en gran parte de los servicios portuarios, lo cual, redundando, siempre que se produce, en beneficio de los consumidores logrando el abaratamiento del coste del paso de las mercancías y el constante incremento de las mercancías movidas en los puertos españoles.

Ha de observarse que en la nueva ley se modifica el concepto de servicio portuario de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en la cual aparece vinculado a la titularidad y competencias de la Autoridad Portuaria y su prestación se desarrolla en régimen de gestión directa o indirecta, según proceda, por el concepto más amplio de servicios prestados en los puertos de interés general que se clasifican en servicios portuarios básicos y generales, servicios comerciales y servicio de señalización marítima. De este modo, el nuevo concepto de servicio portuario es más limitado que el recogido en el anterior artículo 66 de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante y se distingue de los servicios comerciales que con la anterior ley eran también servicios portuarios.

La ley produce así desde esta perspectiva un importante cambio en el modelo de gestión de los puertos, en el que el papel de la autoridad pública, representada a través de las Autoridades Portuarias, se orienta a la provisión y gestión de los espacios de dominio público, a la regulación de la actividad económica que constituyen los servicios portuarios básicos que se desarrollan en el puerto, que corren a cargo, esencialmente, del sector privado, reservándose a la Autoridad Portuaria una actividad prestacional subsidiaria orientada principalmente a los casos de ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada. Todo ello, sin perjuicio del papel fundamental que, desde la aplicación en su gestión de los principios de eficiencia, agilidad y flexibilidad propios de una gestión empresarial, las Autoridades Portuarias han venido desarrollando en la promoción de estrategias globales orientadas hacia el cliente común, tendentes a asegurar la adaptación permanente de la oferta global portuaria a las necesidades y estrategias de la actividad económica a que éstas sirven y a contribuir a crear un ámbito de cooperación de todos los agentes de la comunidad portuaria, dirigido a la mejora de los servicios portuarios y a la promoción de los puertos.

La renovación que se propone, en sintonía con la política comunitaria en materia portuaria, trata de introducir mayor flexibilidad y competencia en los servicios portuarios, lo cual se traduce en una decidida apuesta por reforzar el protagonismo privado en las actividades de tipo prestacional en los puertos, en contraposición del protagonismo público derivado de la hasta ahora reservada titularidad de los servicios portuarios a favor de las Autoridades Portuarias.

En consecuencia, dichas Autoridades Portuarias dejarán de ser titulares de los servicios portuarios tradicionales. Estas actividades, cada vez más diversificadas y complejas, serán confiadas a la iniciativa privada en régimen de libre competencia, siempre que sea posible y garantizando, en todo caso, la seguridad en los puertos, particularmente de los servicios técnico-náuticos.

La gran novedad de la ley es, además, que la liberalización se extiende a todos los servicios portuarios básicos sin excepción, siguiendo los criterios de la política de la Unión Europea, sin perjuicio de las especificidades de cada uno de ellos, y en el contexto de un mismo marco jurídico. Así se supera el esquema dual de regímenes jurídicos que existía en la Ley de Puertos de 1992 para los servicios portuarios en general y para el servicio de estiba y desestiba en particular, que

se regía por su legislación específica.

En cuanto al contenido de la ley, tras tipificar los servicios que se prestan en los puertos en su primer artículo, introduce como elemento central de la nueva regulación la calificación de los servicios portuarios, todos ellos, como actividades de interés general. Con dicha calificación desaparece cualquier residuo de «publicatio» llegado hasta nosotros a través de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 y se reconoce paladinamente el protagonismo de la iniciativa privada en este tipo de actividades, en plena sintonía con la posición política común de la Unión Europea en cuanto al acceso al mercado de los servicios portuarios.

Ha de reiterarse que no todos los servicios que pueden desarrollarse en los puertos son necesariamente servicios portuarios; lo son los necesarios para el normal desenvolvimiento de los puertos, en su actividad intrínseca de atención a las necesidades del tráfico marítimo, servicios que la ley divide en dos tipos: los servicios «generales del puerto» y los que la ley califica como «servicios básicos». Cualquier otra actividad podrá desarrollarse en el puerto siempre que no perjudique a su buen funcionamiento y a partir de la correspondiente autorización, pero sin la regulación que la ley confiere a los servicios portuarios ni las responsabilidades que sobre ellos impone a las Autoridades Portuarias. Estas actividades se identifican en el texto de la ley con el calificativo genérico de «servicios comerciales», a los que se dedica una escueta regulación. Cierra este título un capítulo dedicado al servicio de señalización marítima, cuyas particularidades las hacen acreedoras de tal tratamiento.

Dentro de la regulación de los servicios portuarios debe destacarse que los generales del puerto se confían a las Autoridades Portuarias como obligación que la ley les impone. Se caracterizan, bien por incorporar ejercicio de autoridad, bien por ser indivisibles, remitiendo ambas notas a un único agente, que no puede ser otro que la autoridad responsable del puerto. Los servicios básicos, por su parte, se definen por su relación directa con las operaciones del tráfico portuario y se clasifican en cinco grupos: servicio de practica; servicios técnico-náuticos; al pasaje; de manipulación y transporte de mercancías; y de recepción de desechos. Se realizan por operadores privados amparados por la correspondiente licencia y en régimen de competencia; sólo en caso de insuficiencia de la iniciativa privada la ley permite su prestación directa por las Autoridades Portuarias, en forma excepcional y transitoria, lo que es una obligación para las mismas cuando lo requieren las circunstancias del mercado y en tanto éstas se mantengan.

Los servicios portuarios básicos quedan cuidadosamente regulados. Su estatuto jurídico se sostiene sobre dos instrumentos fundamentales: de un lado, los pliegos reguladores que aprueba Puertos del Estado con alcance general y las prescripciones particulares que elabora cada Autoridad Portuaria adaptando los anteriores a sus propias circunstancias, constituyen el conjunto normativo del que tomará su cuerpo la licencia de cada operador. De otro lado, las obligaciones de servicio público, que la ley establece con carácter inicial y que son ampliables en los supuestos igualmente determinados en la ley, garantizan que los intereses públicos del tráfico portuario y del puerto como unidad no se verán quebrantados por la prestación privada de estos servicios. Entre estas obligaciones figuran las de atender a toda demanda razonable, mantener la continuidad del servicio salvo fuerza mayor, cooperar con las autoridades y otros operadores para preservar la seguridad y funcionamiento del puerto ante circunstancias excepcionales adversas y otras de este tenor, incluidas determinadas obligaciones relacionadas con la gestión y la economía de los servicios.

El estatuto de derechos y obligaciones de los operadores de servicios portuarios básicos se plasma para cada uno de ellos en la correspondiente licencia. Estas son de carácter reglado y recogen los derechos y obligaciones derivados de la normativa que acaba de expresarse (pliegos reguladores, prescripciones particulares, obligaciones de servicio público), adecuados al concreto puerto y servicio en que se pretende operar. Pueden solicitarse para grupos de servicios o para servicios específicos por personas o empresas que cumplan unos requisitos mínimos de solvencia y disponibilidad de medios, junto a los demás impuestos por la ley. Su cumplimiento habilita para la obtención de la licencia, salvo que sea objetivamente necesario limitar el número de prestadores, lo cual sólo podrá hacerse por las Autoridades Portuarias en los casos que la ley determina y mediante los procedimientos y trámites en ella señalados; dado este supuesto, la adjudicación de licencias se hará por concurso en régimen de publicidad, transparencia y no discriminación.

Siendo las licencias el nuevo título habilitante para la prestación de los servicios portuarios básicos, la ley se ocupa de determinar con cierto detalle todos sus elementos: el plazo de duración, el procedimiento de otorgamiento, su clausulado, sus posibilidades de modificación y transmisión y sus formas de extinción. Es importante destacar que, con arreglo a los principios de objetividad y proporcionalidad, la ley declara modificables las licencias en dos supuestos: por alteración sustancial del estatuto normativo del servicio y a solicitud del interesado, conforme a los requisitos previstos en las prescripciones particulares del servicio; en ambos casos, la ley prevé fórmulas para evitar que se produzcan resultados injustos para los operadores o los usuarios de los servicios.

En las secciones 40. y 50. del capítulo II, la ley aborda dos regulaciones de gran interés, que representan interesantes novedades normativas. La primera es la integración de servicios y la autoprestación y la segunda los mecanismos de control de la competencia efectiva en los servicios portuarios. La integración de servicios se produce cuando una terminal privada, que opera exclusivamente buques de su propio grupo empresarial, pasa a prestar servicios técnico-náuticos a estos mismos buques. La autoprestación se produce cuando el usuario que pudiendo contratar la prestación de servicios portuarios con empresas autorizadas para la prestación del servicio en el puerto, opta por prestárselos a sí mismo con su personal embarcado y sus propios medios, sin celebrar contratos con terceros. La ley crea una licencia específica para

ellas, estableciendo las circunstancias en que procede su otorgamiento y aquellas en que puede denegarse, así como las compensaciones económicas que, en su caso, procedan para los prestadores de los servicios abiertos al tráfico general que resulten perjudicados por la integración.

La ley encomienda a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias la misión de salvaguardar la competencia en los servicios básicos. Esta misión se hace compatible con la de las demás autoridades en cuanto todos los actos detectados contrarios a la Ley 16/89, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, deben ser puestos en conocimiento del Servicio de Defensa de la Competencia para su tramitación conforme a los preceptos de dicha ley. En el marco de esta misión, la ley instituye entre otras cosas, un Observatorio Permanente del mercado de los servicios portuarios básicos, órgano adscrito a Puertos del Estado con la participación de las Autoridades Portuarias y las organizaciones representativas de los prestadores, trabajadores y usuarios de los mismos, de cuya actividad podrán derivarse dos posibilidades: de una parte, la emisión de directrices con interpretaciones respecto a las conductas aceptables y rechazables y/o reglas de aceptación voluntaria por los operadores y Autoridades Portuarias españolas; de otra parte, la aprobación de circulares de carácter normativo, obligatorias tras su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». Ambos instrumentos, inordinados a una competencia racional entre prestadores de servicios y entre puertos que atienden a los mismos tráficos, resultan de especial interés en tiempos de rápidos cambios, de continua aparición de nuevas técnicas y de constante apertura de nuevos mercados en el tráfico marítimo nacional e internacional.

El capítulo dedicado a los servicios portuarios generales y básicos finaliza con una sección dedicada a precisar exactamente qué debemos entender por cada uno de estos servicios. Rotulada «disposiciones particulares».

en ella se definen, conceptual y técnicamente, los servicios de practicaje, remolque portuario, amarre y desamarre, servicios al pasaje, carga y descarga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías, depósito, transporte horizontal y recepción de desechos. En algunos de ellos se especifica con cierto detalle su modo de operación, lo que afecta en especial al servicio de recepción de desechos, de singular importancia ecológica hoy día, como se pone de manifiesto a través del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, que traspuso al ordenamiento interno la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000; en otros, se diferencia específicamente lo que queda incluido y excluido en el servicio, siendo de señalar las precisiones incluidas en este sentido en el servicio de carga y descarga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías.

Merece, sin duda, un comentario más extenso el servicio de carga, descarga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías, que se configura de forma independiente al de los otros servicios de manipulación de mercancías. El servicio público de estiba y desestiba regulado hasta ahora como servicio público de titularidad del Estado pasa a convertirse en la ley en un tipo de servicio portuario básico, concebido como una actividad comercial de interés general cuya iniciativa corresponde a los particulares.

Con la nueva regulación se alcanzan dos objetivos claves: por un lado, extender la normativa general sobre servicios portuarios al de la estiba portuaria, que siempre se había visto tratada en forma singular. Y, por otro, se adapta la actual legislación al marco europeo diseñado por la política de la Unión Europea.

Por otra parte, se crea una titulación de formación profesional específica para los trabajadores que intervengan en la realización de los servicios portuarios básicos, con el fin de adaptar la adquisición de estos conocimientos al régimen general, eximiendo, no obstante, de su obtención a los trabajadores que a la entrada en vigor de la norma vengán prestando servicios en esta actividad.

Un avance de gran relevancia es la basculación de la mayor presencia pública hacia el reconocimiento del mayor y debido peso de la presencia privada en la entidad que gestiona la bolsa de trabajadores que realiza las actividades que integran el servicio. A su vez, dicha entidad, actualmente sociedad anónima estatal, se transforma en agrupación portuaria de interés económico, sujetándose al régimen jurídico que configura la propia Ley 12/1991, de 29 de abril, que la regula, excepto en determinadas cuestiones que exigen de un equilibrio impuesto en garantía del interés general.

La regulación de los servicios comerciales a prestar dentro de los recintos portuarios, contenida en el capítulo III del título III de la ley es muy breve, como corresponde a la libertad de iniciativa pública o privada que para su prestación se reconoce y constituyen, en el caso de las Autoridades Portuarias, el ámbito de aplicación del principio de libertad tarifaria. La ley se limita a dejar sentado que quedan sometidos a autorización, cuya finalidad es garantizar su compatibilidad con la seguridad del puerto y los usos portuarios preferentes, y que pueden ser iniciativa de terceros o de las propias Autoridades Portuarias, en este último caso siempre que tengan una relación directa con la funcionalidad del puerto. En todo caso se prestarán en régimen de concurrencia, sin que estén previstos para ellos limitaciones u obligaciones específicas, salvo, naturalmente, las derivadas de la adecuada protección y conservación del dominio público portuario sobre el que se realizan. Por lo que hace, en fin, al servicio de señalización marítima con el que se

cierra el título, su regulación es también muy escueta y en la línea de la existente, sobre la que no se incluyen grandes novedades, si bien, se establecen algunas precisiones consideradas necesarias en relación con los puertos de la competencia de las comunidades autónomas.

## V

El título IV está dedicado al dominio público portuario estatal.

Las necesidades de una nueva regulación del dominio público portuario surgen, además de por el rodaje de más 10 años de la propia Ley de Puertos, por la necesidad de adaptarlo a los cambios en el modelo de gestión de los puertos.

Por otra parte, mientras que la legislación de costas tiene como objetivo esencial recuperar el uso del litoral, por lo que se afirma la necesidad de garantizar el uso común general o uso público de las playas y costas, la finalidad esencial o primordial de los puertos es justamente realizar un conjunto de operaciones económicas complejas y de gran relevancia, que resultan en muchos casos incompatibles con el uso común general. En los puertos se trata de transformar las pertenencias del dominio público litoral a fin de convertirlas en soportes e infraestructuras que garanticen el tráfico marítimo en condiciones de seguridad y eficiencia lo que, a veces, es difícil de compatibilizar con el mantenimiento inalterado del medio natural. Por ello, la consideración de los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal como verdaderas obras o infraestructuras públicas ha de incidir sobre el régimen jurídico de utilización y sobre su forma de ocupación y explotación.

Además, las necesidades de una nueva regulación del dominio público portuario se ponen aún más de manifiesto a la vista del papel que en la nueva ley las Autoridades Portuaria asumen en relación con la gestión del dominio público portuario, ya que desarrollarán funciones de provisión, gestión y ordenación de los espacios portuarios, para lo cual la ley debe regular instrumentos jurídicos que permitan, a través de la planificación, el cumplimiento de estos objetivos que no existen en la legislación costera.

Finalmente, el nuevo papel asignado a las Autoridades Portuarias como entes reguladores supondrá en la práctica una tendencia hacia la disminución de la financiación pública en inversiones portuarias, y un marcado protagonismo de la iniciativa privada en la ejecución de obras portuarias.

El título arranca con la exposición del modelo de gestión del dominio público portuario estatal. Este modelo está orientado a promover la participación del sector privado en la financiación y explotación de instalaciones portuarias y en la prestación de servicios a través del otorgamiento de concesiones y autorizaciones demaniales y de concesión de obra pública.

Bajo la rúbrica «de los bienes que integran», el capítulo II se refiere a la determinación del dominio público portuario estatal. En primer lugar, afirma que los puertos de interés general forman parte del dominio público marítimo-terrestre, integran el dominio público portuario y se regulan por esta ley. Además, enumera como bienes demaniales los terrenos, obras e instalaciones fijas y espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos, sin olvidar que también tendrán la consideración de dominio público portuario los terrenos y obras destinadas a la señalización marítima.

El nuevo régimen de utilización del dominio público se regula en el capítulo III. En cuanto a los usos en el dominio público portuario, sólo podrán realizarse actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios, teniendo esta consideración los comerciales, pesqueros, náutico-deportivos y complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los de empresas industriales o comerciales instaladas en el puerto por su relación con el tráfico portuario.

El capítulo IV se refiere al Plan de utilización de los espacios portuarios, que como en la ley vigente constituye un instrumento al que la ley le atribuye dos fines esenciales: la delimitación de la zona de servicio de los puertos de titularidad estatal y la ordenación portuaria y no urbanística de la zona de servicio, que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, los espacios de reserva para el desarrollo de la actividad portuaria y los destinados a otros usos no portuarios.

Seguidamente, el capítulo V está dedicado a las autorizaciones de ocupación del dominio público portuario por la Autoridad Portuaria, estableciendo dos clases de autorizaciones. Por una parte, la utilización de instalaciones portuarias fijas por los buques, el pasaje y las mercancías, que se regirá por el Reglamento de Explotación y Policía y las Ordenanzas portuarias. Por otra parte, la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por plazo no superior a tres años.

La ocupación del dominio público portuario por plazo no superior a tres años, con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, estarán sujetas a autorización previa de la Autoridad Portuaria. Como en la vigente Ley de Puertos, las autorizaciones se otorgarán por el Consejo de Administración, con la salvedad de que su plazo de vigencia sea inferior a un año, en cuyo caso la competencia corresponderá al Presidente. Asimismo, se establece el procedimiento, convocatoria de concursos y condiciones para el otorgamiento de autorizaciones.

A continuación, el capítulo VI se refiere a las concesiones demaniales, que son aquéllas otorgadas por la Autoridad

Portuaria por la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o por plazo superior a tres años. A diferencia de la vigente Ley de Puertos y de la legislación de costas, el plazo máximo de vigencia de las concesiones se amplía hasta 35 años. Esta ampliación del plazo trata de dar cobertura e incentivar que la iniciativa privada pueda afrontar inversiones significativas en grandes obras de infraestructura portuarias, como diques, accesibilidad marítima, muelles o rellenos de grandes superficies, que con la Ley de Puertos de 1992 nunca se han acometido en los puertos españoles, por ser el plazo de 30 años insuficiente para permitir la amortización de la inversión que exigen estas obras.

Con respecto al procedimiento para otorgamiento de concesiones demaniales, la nueva ley introduce la novedad de que si dicho procedimiento se inicia a instancia de particular, la Autoridad portuaria deberá iniciar un trámite de competencia de proyectos.

Resulta fundamental la nueva regulación de la ley en relación con la convocatoria de concursos para el otorgamiento de concesiones. Frente a la vigente Ley de Puertos, la nueva establece, taxativamente, los supuestos en que la Autoridad Portuaria deberá convocar concursos.

Entre las disposiciones comunes a las concesiones, en primer término se regula la modificación de las concesiones, diferenciando, en cuanto al procedimiento de tramitación, las sustanciales y las que no lo son. Ante el actual vacío normativo sobre los supuestos en que las modificaciones tienen el carácter de sustanciales, se da un paso adelante en la determinación de los mismos, efectuando una enumeración tasada, que evita la inseguridad jurídica existente.

Además, se regula la revisión de concesiones como supuesto modificativo, que procede cuando concurren causas ajenas a la voluntad del concesionario, a saber, alteración de los supuestos determinantes del otorgamiento, fuerza mayor y adecuación a los planes de utilización, especial o director.

Se potencian los instrumentos de ordenación de los espacios portuarios, incluyéndose entre las causas de revisión de concesiones, la adecuación al Plan de utilización de los Espacios Portuarios o al Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto, así como cuando lo exija su adecuación a las obras previstas en el Plan Director.

Con mayor sistemática y profundidad se regula el régimen de transmisión y gravamen de las concesiones. Para que la Autoridad Portuaria autorice la transmisión de una concesión demanial se deberán cumplir las condiciones mínimas previstas en la nueva ley y, en particular, que se garantice la libre competencia.

La ley regula, además, con más precisión y detalle los derechos de adquisición preferente tanteo y retracto a favor de la Autoridad Portuaria, las adquisiciones por remate judicial, administrativo o por adjudicación de bienes por impago de créditos hipotecarios y las garantías, regulando el importe al que deberán ascender tanto las garantías provisional y definitiva de construcción, como la garantía de explotación. Para hacer efectivas dichas garantías, las Autoridades Portuarias tendrán preferencia sobre cualesquiera otras deudas.

El capítulo VII desarrolla el régimen de extinción de autorizaciones y concesiones. La regulación de las causas de extinción se mantiene en términos análogos a los establecidos en la legislación de costas. Destaca entre ellas el rescate de las concesiones. De la nueva regulación se debe hacer hincapié, por un lado, en el procedimiento y, por otro, en las reglas para la determinación del valor del rescate. En cuanto al procedimiento, al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria le corresponderá la declaración de interés portuario, y al Presidente, el acuerdo de necesidad de ocupación. La declaración de urgencia de la ocupación, cuando proceda, corresponderá adoptarla al Ministro de Fomento. Por lo que respecta a la fijación del valor del rescate, la Autoridad Portuaria y el titular podrán convenir el valor del mismo. En caso de no llegar a acuerdo, el valor del rescate será fijado por la Autoridad Portuaria de conformidad con los criterios que específicamente se determinan. Corresponderá al Consejo de Administración dictar la correspondiente resolución.

El capítulo VIII consta de un único artículo relativo al contrato de concesión de obras públicas portuarias. La ley pretende con ello adaptar esta nueva modalidad de contrato a las obras públicas portuarias. Dicho contrato tendrá como objeto, siempre que se encuentren abierta al uso público o aprovechamiento general, la construcción de un nuevo puerto o de una parte nueva de un puerto que sean susceptibles de explotación totalmente independiente y la construcción de infraestructuras básicas de defensa, de abrigo, de accesos marítimos, de muelles y otras instalaciones de atraque.

El capítulo IX está dedicado a la regulación de los medios de ejecución. La ejecución forzosa de las resoluciones de las Autoridades Portuarias se regirá por la Ley 30/1992. Como en la legislación de costas, se prevé expresamente el desahucio administrativo para quienes ocupen de forma indebida y sin título bastante el dominio público portuario, especificando que el plazo de audiencia será de 10 días.

Para finalizar, la ley regula con especial atención en el capítulo X los medios de prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario, así como la recepción de desechos y residuos procedentes de buques, con el fin de garantizar la protección medioambiental y la seguridad en los puertos. Junto a ello, se regulan las obras de dragado y el vertido de los productos del mismo en el dominio público portuario, que requerirán la autorización de la Autoridad Portuaria. Por último, se establece como novedad la regulación de los planes de emergencia y seguridad de

acuerdo con lo previsto en la legislación vigente.

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

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

#### **Artículo 1. Principios y objetivos generales.**

El régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal, integrado por los organismos públicos portuarios Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, deberá responder a los siguientes principios y objetivos:

- a) Autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios.
- b) Autofinanciación del sistema portuario.
- c) Optimización de la gestión económica.
- d) Solidaridad entre los organismos públicos portuarios.
- e) Competencia entre los puertos de interés general.
- f) Libertad tarifaria.
- g) Mejora de la competitividad de los puertos de interés general.
- h) Fomento de la participación de la iniciativa privada.

#### **Artículo 2. Autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios.**

1. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias administrarán sus respectivos recursos económicos y financieros con autonomía de gestión, y dentro de su ámbito de competencia.

2. La gestión económica y financiera deberá cumplir los objetivos anualmente fijados en los planes de empresa, de acuerdo con los instrumentos de planificación plurianual del sistema portuario estatal aprobados, en el marco fijado por el Ministerio de Fomento, en ejecución de la política portuaria del Gobierno.

#### **Artículo 3. Autofinanciación del sistema portuario.**

1. Los ingresos de 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 los gastos financieros.
- b) Las cargas fiscales.
- c) La depreciación de sus bienes e instalaciones.

d) Un resultado razonable que permita hacer frente al coste de las nuevas inversiones y a la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

2. Para garantizar la autofinanciación del sistema portuario y de cada una de las Autoridades Portuarias de acuerdo con los respectivos planes de empresa. Puertos del Estado acordará con cada Autoridad Portuaria, en la forma prevista en el artículo 36 de esta ley, el objetivo de rentabilidad anual de cada una de ellas atendiendo a sus características y condicionamientos específicos, a las diferencias en la situación competitiva, la previsible evolución de la demanda, a las necesidades inversoras de cada Autoridad Portuaria y a las circunstancias especiales derivadas de las condiciones de alejamiento, insularidad y ultraperiferia, teniendo en cuenta el objetivo global de rentabilidad fijado para el conjunto del sistema portuario, así como respetando, en todo caso, el principio de libre competencia.

3. A estos efectos, la rentabilidad del sistema portuario se calculará como el cociente entre el resultado del ejercicio después de impuestos y el inmovilizado neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso.

En el cálculo de la rentabilidad de cada Autoridad Portuaria se excluirá del numerador el saldo del Fondo de Compensación Interportuario aportado o recibido.

#### **Artículo 4. Optimización de la gestión económica.**

1. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias gestionarán sus recursos económicos atendiendo a criterios de eficacia y de eficiencia, a fin de lograr el cumplimiento de los objetivos previstos y la rentabilización del patrimonio.
2. La gestión económica se realizará en un marco de desarrollo sostenible que velará por la protección y conservación medioambiental, por la adecuada integración de los puertos en las ciudades de su entorno y por la conservación del Patrimonio Histórico Español afecto al servicio de los puertos.

#### **Artículo 5. Solidaridad entre los organismos públicos portuarios.**

1. El sistema portuario estatal responde al principio de solidaridad entre los organismos públicos portuarios, atendiendo en particular a las especiales condiciones de alejamiento, de insularidad y ultraperiferia.
2. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias promoverán la solidaridad en el sistema portuario, a través del Fondo de Compensación Interportuario como instrumento de redistribución de recursos, en el marco de los principios de autofinanciación y de libre y leal competencia, en y entre los puertos de interés general.

#### **Artículo 6. Competencia entre los puertos de interés general.**

La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los puertos de interés general y entre las Autoridades Portuarias que las gestionan, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad.

#### **Artículo 7. Libertad tarifaria.**

1. Las Autoridades Portuarias establecerán libremente las tarifas en aquellos servicios comerciales que presten en concurrencia con la iniciativa privada, con los límites que se deriven de la obligación de evitar prácticas abusivas, así como actuaciones discriminatorias y otras análogas. Estas tarifas no podrán ser inferiores al coste del servicio.
2. Las tarifas por servicios prestados por el sector privado se fijarán libremente, sin perjuicio de las tarifas máximas que en los servicios portuarios básicos puedan establecer las Autoridades Portuarias.
3. El Ministerio de Fomento velará por asegurar la máxima autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias en esta materia.

#### **Artículo 8. Mejora de la competitividad de los puertos de interés general.**

Con el objetivo de mejorar la posición competitiva de los puertos de interés general y su integración en las cadenas logísticas y de transporte nacionales e internacionales. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, en el ámbito de sus respectivas competencias, promoverán estrategias tendentes a asegurar la adaptación permanente de la oferta global portuaria a las necesidades y exigencias de la actividad económica a la que éstos sirven, y contribuirán a crear un ámbito de cooperación de todos los agentes de la comunidad portuaria, públicos y privados, dirigido a la mejora de los servicios portuarios y a la promoción de los puertos. Deberán adoptar, entre otras, medidas encaminadas a la mejora de la calidad y de la eficacia en la prestación de los servicios y a la reducción del coste del paso de la mercancía a través de los puertos, promoviendo tarifas competitivas en los servicios portuarios, aplicando coeficientes correctores en las tasas portuarias y estableciendo bonificaciones, en los términos previstos en esta ley, que permitan articular acciones comerciales adecuadas a cada tipo de tráfico en colaboración con el sector privado.

#### **Artículo 9. Fomento de la participación de la iniciativa privada.**

1. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, en sus respectivos ámbitos de competencia y en cumplimiento de la política portuaria del Gobierno, promoverán, cuando proceda, la participación de la iniciativa privada en la financiación y gestión de las instalaciones portuarias, a través de los mecanismos jurídicos y financieros de colaboración previstos en el ordenamiento jurídico.
2. Dicha participación se incentivará, entre otros instrumentos, a través del otorgamiento de concesiones de obra pública y demanial que supongan la ejecución por sus titulares de las obras de infraestructura necesarias y su explotación.

## **CAPITULO II** **De los recursos económicos del sistema portuario**

#### **Artículo 10. Recursos económicos del sistema portuario.**

Los recursos económicos del sistema portuario son los que, con arreglo a esta ley, se asignen a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias, y se destinarán al cumplimiento de las funciones previstas en la misma.

#### **Artículo 11. 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 tendrá la consideración de gasto de explotación para éstas y se liquidará con periodicidad trimestral.

En el caso de las Autoridades Portuarias situadas en las regiones insulares de Baleares, Canarias, 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 le 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, debiendo ajustarse a los objetivos y principios contenidos en esta ley.

#### **Artículo 12. 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 11. 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 previsto en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- 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, debiendo ajustarse a los objetivos y principios establecidos en esta ley.

### **Artículo 13. Fondo de Compensación Interportuario.**

1. De conformidad con el principio de solidaridad entre los organismos públicos portuarios, se crea el Fondo de Compensación Interportuario como instrumento de redistribución de recursos del sistema portuario estatal, que 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. El sistema de aportaciones y de distribución de las mismas estará dirigido a garantizar la autofinanciación del sistema portuario de titularidad estatal y a potenciar el marco de leal competencia entre los puertos de interés general, favoreciendo:

a) El ajuste de los recursos generados por cada Autoridad Portuaria a las desviaciones existentes en las estructuras de ingresos y gastos de cada una de ellas, causadas por la diferente situación competitiva en que se encuentran, debido a las características o limitaciones de su área de influencia, especialmente relevante en los puertos de Ceuta, Melilla y los situados en los archipiélagos Balear y Canario, a sus condicionantes físicos, en particular, la inclusión de diversos puertos en una Autoridad Portuaria o la necesidad de grandes obras de mantenimiento o reparación periódicas o extraordinarias, así como a las características de sus tráficos, todo ello, sin perjuicio de los principios de autonomía y libre competencia.

b) El desarrollo sostenible de la actividad portuaria en el conjunto de los puertos de interés general.

c) La mejora de la accesibilidad viaria y ferroviaria a los puertos de interés general.

d) El desarrollo tecnológico del sector portuario.

4. 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 por servicio de señalización marítima correspondiente a los buques incluidos en el apartado 50.) del artículo 30 de esta ley.

b) Hasta el 12 por ciento de los recursos generados por las operaciones, excluyendo la cantidad correspondiente al Fondo de Compensación aportada o recibida y los ingresos por la tasa por 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 de las necesidades financieras que se deriven de un adecuado nivel de inversión o de gasto en mantenimiento y reparación de infraestructuras en relación con la capacidad de generación de recursos de cada Autoridad Portuaria, así como del desarrollo de procesos de saneamiento en las mismas para alcanzar su rentabilidad objetivo de acuerdo con las previsiones de su plan de empresa. Dicho porcentaje se reducirá un 50 por ciento para las Autoridades Portuarias del Archipiélago Canario, Balear, y de Ceuta y Melilla.

La aportación sobre recursos generados fijada de forma general por el Comité de Distribución del Fondo se reducirá para cada Autoridad Portuaria en el doble del porcentaje en que disminuya la media del cociente entre gastos e ingresos de explotación de los tres ejercicios anteriores, con relación a dicha media calculada para el período de los tres años anteriores al ejercicio precedente.

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

6. 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:

I. El importe a) del apartado 4, entre todas las Autoridades Portuarias en función del número de faros y otras ayudas a la navegación marítima en el litoral ubicadas en la zona geográfica que tenga asignada cada Autoridad Portuaria a efectos de señalización marítima.

II. El importe de los apartados 4. b) y el 5, para:

11. Cofinanciación de inversiones en infraestructuras y ayudas a la navegación marítima, así como gastos de reparación y mantenimiento de infraestructuras portuarias básicas.

21. Colaborar en la financiación de los gastos asociados a la implantación de planes de saneamiento.
31. Cofinanciar actuaciones medioambientales fuera de la zona de servicio de los puertos que favorezcan un marco de desarrollo sostenible de la actividad portuaria.
41. Cofinanciar actuaciones de mejora en accesibilidad viaria y ferroviaria a los puertos, fuera de su zona de servicio.
51. Cofinanciar actuaciones o programas de investigación, desarrollo e innovación de interés portuario.

El criterio de asignación de recursos tendrá anualmente un carácter finalista y su aplicación estará condicionada a su ejecución efectiva, al cumplimiento del nivel de inversión fijado en el plan de empresa para la Autoridad Portuaria o, en su caso, al cumplimiento del plan de saneamiento. Dicha asignación tendrá la consideración de ingreso del ejercicio en que efectivamente se aplique la misma y se considerará obtenido en el cumplimiento de su finalidad específica.

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.

7. 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.

8. 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.

## **CAPITULO IV** **De las tasas portuarias**

### **SECCION 10.** **Ambito de aplicación y reglas generales**

#### **Artículo 14. Ambito de aplicación.**

1. Son tasas portuarias, aquéllas exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación de servicios no comerciales por las Autoridades Portuarias.

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

a) Por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario:

10. Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.

20. Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias.

30. Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

b) Por la prestación de servicios no comerciales por las Autoridades Portuarias:

10. Tasa por servicios generales.

20. Tasa por servicio de señalización marítima.

#### **Artículo 15. Régimen jurídico.**

Las tasas portuarias se regirán por lo dispuesto en esta ley y, en lo no previsto en la misma, por la Ley de Tasas y Precios

Públicos, la Ley General Tributaria y las normas reglamentarias dictadas en desarrollo de las mismas.

#### **Artículo 16. Reglas generales.**

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

a) Las tasas portuarias responderán necesariamente a los objetivos de coordinación del sistema de transporte de interés general que el Gobierno establezca y al principio de autosuficiencia del sistema portuario, de forma que la suma de los productos de las mismas y de los demás recursos económicos del sistema portuario cubra los gastos de explotación y los gastos financieros, las cargas fiscales, la depreciación de sus bienes e instalaciones y un resultado razonable que permita hacer frente al coste de las nuevas inversiones y a la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

El objetivo de rentabilidad para el conjunto del sistema portuario se fijará por ley y podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, en función de criterios de política de transporte, de la previsible evolución de la demanda y de las necesidades inversoras del sistema.

b) El importe estimado de las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario se fijará tomando como referencia el valor de mercado del dominio público ocupado correspondiente o el de la utilidad derivada de aquélla y, en particular:

11. En las tasas por ocupación privativa del dominio público portuario y por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios se tomará como referencia el valor de mercado del dominio público ocupado o el de la utilidad que represente en cada Autoridad Portuaria.

21. En las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias la cuota tributaria será la misma para los usuarios de cualquier puerto de interés general. Su importe se fijará tomando en consideración los costes directos e indirectos asociados a la dotación y mantenimiento de las infraestructuras portuarias en el conjunto de los puertos de interés general, incluyendo los de estructura que se le imputen, los financieros, los de amortización del inmovilizado y los necesarios para garantizar su adecuado desarrollo en función de las necesidades y requerimientos de la demanda.

Los coeficientes correctores a la cuota de estas tasas establecidos en esta ley garantizarán el nivel de autofinanciación individual de cada Autoridad Portuaria, así como el ajuste de sus ingresos a las desviaciones de sus estructuras de costes asociadas a las infraestructuras portuarias, respecto de la media del sistema portuario.

c) El importe de las tasas por servicios no comerciales prestados por las Autoridades Portuarias no podrá exceder, en su conjunto, del coste real o previsible de los servicios o, en su defecto, del valor de la prestación recibida.

Para la determinación de dicho importe se tomarán en consideración los costes directos e indirectos, incluyendo los de estructura que se le imputen y los de carácter financiero, amortización del inmovilizado y, en su caso, los necesarios para garantizar el mantenimiento y un desarrollo razonable del servicio o actividad por cuya prestación o realización se exige la tasa. A estos efectos:

11. El importe de la tasa por servicios generales se fijará en cada Autoridad Portuaria atendiendo a los costes que soporten, para la prestación de los servicios a que se refiere el artículo 58 de esta ley.

2º El importe de la tasa por servicio de señalización marítima se fijará para todo el sistema portuario de interés general, considerando los costes directos e indirectos asociados a la dotación y adecuado mantenimiento del conjunto de ayudas a la navegación marítima en el litoral marítimo español, excluidas las que sirven de aproximación y acceso a los puertos y su balizamiento.

d) Con objeto de promover la competencia entre puertos, mejorar su competitividad, incrementar la inversión privada en infraestructuras, potenciar el papel de España como plataforma logística internacional, fomentar la intermodalidad, reforzar la captación y consolidación de tráficos, atender a las especiales condiciones de alejamiento e insularidad, incentivar mejores prácticas medioambientales e incrementar la calidad en la prestación de los servicios, se establecerán bonificaciones en las correspondientes tasas, en los supuestos y con los límites previstos en esta ley.

e) Puertos del Estado, previa audiencia a las Autoridades Portuarias, aprobará los criterios analíticos de imputación de los costes directos e indirectos, incluyendo los de estructura, correspondientes a las tasas, conforme a lo establecido en esta ley.

f) Sólo podrán modificarse mediante ley el número e identidad de los elementos y criterios de cuantificación con arreglo a los cuales se determinan las cuotas y tipos exigibles.

La modificación de las cuantías fijas resultantes de la aplicación de los elementos de cuantificación de las tasas portuarias podrá efectuarse mediante orden ministerial, en función del objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema

portuario, tomando en consideración las necesidades de inversión, el nivel de endeudamiento, la evolución de los costes, la eficiencia en la gestión y la evolución de la demanda.

Toda propuesta de modificación de las cuantías de una tasa deberá incluir, entre los antecedentes y estudios previos para su elaboración, una memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y sobre la justificación de la cuantía de la tasa propuesta. La memoria económico-financiera será elaborada por Puertos del Estado y su omisión determinará la nulidad de pleno derecho de la orden ministerial que determine las cuantías de la tasa.

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) El sustituto podrá exigir del contribuyente el importe pagado por la tasa conforme a lo dispuesto en la Ley General Tributaria.

i) A efectos de la determinación y aplicación de las tasas reguladas en esta ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

10. Arqueo bruto (GT) : es el que como tal figura en el Certificado Internacional de Arqueo de Buques (1969).

20. Embarque 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 y salida de éstas o sus productos derivados por vía marítima.

30. Desembarque 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 y salida de éstas o sus productos derivados por vía terrestre.

40. 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.

50. 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.

60. 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.

70. Pasajero de crucero turístico en embarque o desembarque: son los pasajeros de un buque calificado y autorizado como crucero turístico que inician o finalizan su viaje en ese puerto.

80. Pasajero de crucero turístico en tránsito: son los pasajeros de un buque calificado y autorizado como crucero que inician o finalizan su viaje en otro puerto.

#### **Artículo 17. Exenciones.**

1. Estarán exentos del pago de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario regulada en esta ley:

a) Los órganos y entidades de las Administraciones públicas que lleven a cabo en el ámbito portuario o marítimo actividades de vigilancia, inspección, investigación y protección del medio ambiente marino y costero, de protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, seguridad pública y control de pasajeros, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y aquéllas relacionadas con la defensa nacional.

b) La Cruz Roja Española del Mar respecto a las actividades propias que tiene encomendada esta institución, y otras entidades de carácter humanitario, sin fines lucrativos y legalmente constituidas, cuya actividad esté directamente vinculada con la atención a tripulantes y pasajeros, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria que será otorgada cuando concurren estos requisitos.

2. Estarán exentos de la tasa por aprovechamiento especial en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios y de la tasa por servicios generales:

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

b) La Cruz Roja del Mar y otras entidades de carácter humanitario, respecto de las actividades a que se refiere el párrafo b) del apartado anterior, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria que será otorgada cuando concurren estos

requisitos.

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

3. Estarán exentos del pago de las correspondientes tasas por utilización especial de instalaciones portuarias y de la tasa por servicio de señalización marítima:

a) Los buques de Estado, los buques y aeronaves afectados al servicio de la defensa nacional y, cuando exista régimen 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 y material al servicio de las Autoridades Portuarias y las de las Administraciones públicas dedicadas al servicio del puerto y a las actividades de vigilancia, inspección, investigación y protección del medio ambiente marino y costero, protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y, en general, a misiones oficiales de su competencia. Asimismo, cuando exista régimen 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 dedicadas 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 organismos de carácter humanitario o social, sin fines lucrativos y legalmente constituidos, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria que será otorgada cuando concurren estos requisitos.

#### **Artículo 18. Gestión, revisión y garantías de cobro de las tasas.**

1. La gestión, liquidación 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 cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, o previa celebración del oportuno convenio de la gestión recaudatoria, por los órganos de recaudación de las Administraciones de las comunidades autónomas, de las entidades que integran la Administración local o de otras Administraciones públicas territoriales.

De conformidad con el artículo 23 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, los sujetos pasivos estarán obligados a practicar operaciones de autoliquidación tributaria cuando así se prevea reglamentariamente.

2. En la gestión y revisión de los actos de aplicación de las tasas 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 previstas en el artículo 14. 2 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.

### **SECCION 20.**

#### **Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario**

#### **Artículo 19. Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.**

1. La ocupación del dominio público portuario, en virtud de una concesión o autorización, devengará la correspondiente tasa a favor de la Autoridad Portuaria.

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 será el valor del bien, 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 a cada área, en particular los calificados como de uso comercial, industrial o logístico y para la misma o similar actividad, tomando en consideración el aprovechamiento que les corresponda. Además, en el caso de áreas funcionales destinadas a terminales y otras instalaciones de manipulación de mercancías se tomará también en consideración el valor de superficies portuarias que pudieran ser alternativas para los tráficos de dicho puerto.

Además de ese valor de referencia, en la valoración final de los terrenos de cada área deberá tenerse en cuenta el grado de urbanización general de la zona, la conexión con los diferentes modos e infraestructuras de transporte, su accesibilidad marítima y terrestre y su localización y proximidad a las infraestructuras portuarias, en particular, a las instalaciones de atraque y áreas abrigadas.

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 divide 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 de la misma será el asignado a los terrenos de similar utilidad que se encuentren más próximos.

c) Ocupación de obras e instalaciones. Estará constituida por los siguientes conceptos:

11. El valor de los terrenos y de las aguas ocupados.

21. El valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones, incluidas la urbanización interna y la pavimentación de la parcela en concesión, 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.

Los criterios para el cálculo del valor de las obras e instalaciones y del valor de su depreciación se aprobarán por el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado.

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 aplicado a la base imponible será el siguiente:

a) En el supuesto de ocupación de terrenos y de aguas del puerto:

11. En áreas destinadas a usos portuarios relacionados con el intercambio entre modos de transporte, a los relativos al desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el cinco por ciento.

21. En áreas destinadas a actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el seis por ciento.

31. En áreas destinadas a usos no portuarios: el siete por ciento.

Respecto del espacio de agua para relleno: el 2, 5 por ciento del valor de la base mientras el concesionario efectúa las obras de relleno en el plazo fijado en la concesión. Finalizado este plazo, el tipo será del cinco por ciento.

b) En el caso de ocupación del vuelo o subsuelo de terrenos o espacios sumergidos: el 2, 5 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 párrafo a) anterior.

c) En el caso de ocupación de obras e instalaciones:

11. En áreas destinadas a usos portuarios relacionados con el intercambio entre modos de transporte, a los relativos al desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el cinco por ciento de los valores 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 3, 5 por ciento.

21. En áreas destinadas a actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el seis por ciento de los valores 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.

31. En áreas destinadas a usos no portuarios: el siete por ciento de los valores 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.

d) 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 la señalización marítima.

cuya gestión se atribuye a cada Autoridad Portuaria, de acuerdo con el siguiente procedimiento:

a) Elaboración por la Autoridad Portuaria de la valoración de terrenos y aguas del puerto que deberá incluir, entre los antecedentes y estudios necesarios, una memoria económico financiera.

b) Información pública durante un plazo no inferior a 20 días, que será anunciada en el boletín oficial de la comunidad autónoma respectiva.

c) Remisión del expediente a Puertos del Estado, quien solicitará informe del Ministerio de Hacienda, que deberá ser emitido en un plazo no superior a un mes.

d) Emisión de informe por Puertos del Estado, que lo elevará, junto al expediente, al Ministerio de Fomento.

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, que se actualizarán el 1 de enero de cada año en una proporción equivalente al 85 por ciento de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (I. P. C.) en el mes de octubre, podrán revisarse para la totalidad de la zona de servicio y de los terrenos afectados a la señalización marítima cada cinco años y, en todo caso, deberán revisarse cada 10 años. Asimismo, deberán 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. La actualización del valor de los terrenos y aguas del puerto no afectará a las concesiones y autorizaciones otorgadas, sin perjuicio de la actualización de la cuantía de la tasa conforme a lo previsto en el apartado siguiente.

6. La Autoridad Portuaria reflejará en las condiciones de la concesión o autorización la cuantía de la tasa, que será actualizada anualmente, en lo que respecta a la ocupación de terrenos y aguas, en una proporción equivalente al 85 por ciento de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (I. P. C.) en el mes de octubre. La actualización será efectiva a partir del día 1 de enero. Esta actualización será incompatible y prevalecerá frente a cualquier otra que pueda establecerse, con carácter general, en la Ley de Presupuestos Generales para todas las tasas estatales.

La cuantía de la tasa en las concesiones 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. No obstante, la cuantía de la tasa de aquellas concesiones a las que se refiere el artículo 98. 2 de la ley no se modificará hasta que se produzca la revisión de las condiciones, sin perjuicio de la actualización por el I. P. C.

Como consecuencia de las revisiones que se produzcan durante el período de vigencia de la concesión, el importe de la tasa no podrá incrementarse en más de un 20 por ciento, cada quince años, de la cuantía fijada en el título administrativo o, en su caso, de la establecida en una revisión anterior, debidamente actualizada en ambos casos en función del I. P. C.

La anterior limitación no será de aplicación a las áreas de la zona de servicio destinadas a usos no portuarios.

7. El devengo de la tasa se producirá a partir de la fecha de notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión o autorización, salvo en los supuestos de concesiones cuyo término inicial se vincule a la fecha

de extinción de otra concesión o a la fecha de finalización de obras que ejecuta la Autoridad Portuaria, en cuyo caso el devengo se producirá a partir de estas fechas. La tasa será exigible por adelantado con las actualizaciones y, en su caso, revisiones que se efectúen, 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 autorizar pagos a cuenta de la tasa por plazos superiores para financiar la ejecución de obras a cargo de la misma.

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

9. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones 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 la escala que se establezca reglamentariamente, atendiendo al tipo de obra y coste de la misma, y no podrá exceder del 50 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de las aguas del puerto o, en su caso, de los terrenos.

b) Cuando el objeto de la concesión consista en la urbanización y comercialización de zonas de almacenaje y de actividades logísticas. La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión privada realizada, de conformidad con la escala que se establezca reglamentariamente, atendiendo al tipo de obra y coste de la misma, y no podrá exceder del 40 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos. Esta bonificación no podrá aplicarse durante un período superior al establecido para la finalización de cada fase de urbanización en el título concesional.

c) Cuando el titular de la concesión o autorización sea algún órgano de las Administraciones públicas y el objeto de las mismas sean actividades de interés social y cultural. El importe de esta bonificación será del 50 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.

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 cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.

e) Cuando el titular de la concesión sea un club náutico u otro deportivo y el objeto de la concesión sea la realización de actividades náuticas, el importe de esta bonificación será del 30 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.

f) Con el objeto de incentivar mejores prácticas medioambientales, cuando el concesionario de una terminal de manipulación de mercancías acredite la implantación de sistemas de gestión y auditoría ambientales debidamente homologados. La cuantía de la bonificación se determinará de conformidad con la escala que se establezca reglamentariamente, atendiendo a las inversiones realizadas y medidas de protección ambiental establecidas, y no podrá exceder del 10 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de los terrenos o, en su caso, de las aguas del puerto.

g) Con el objeto de incrementar la calidad en la prestación de los servicios, cuando el concesionario de una terminal de manipulación de mercancías o de una

estación marítima tenga en vigor una certificación de servicios emitida por una entidad acreditada conforme a la Norma UNE-EN 45011, o aquella que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión de certificados cumpla los requisitos de la misma. El importe de esta bonificación no podrá exceder del cinco por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de los terrenos o, en su caso, de las aguas del puerto.

Por orden ministerial y a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, podrán concretarse las condiciones, escalas y criterios necesarios para la aplicación de las bonificaciones previstas en los anteriores supuestos, partiendo de los elementos esenciales contenidos en los mismos.

Asimismo, respecto del párrafo g), el Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias y organizaciones representativas de los correspondientes prestadores y usuarios de servicios a nivel nacional, aprobará los manuales de servicio que especifiquen los compromisos de calidad de los servicios que sirven de base para su homologación-certificación y su mejora continua, así como los sistemas de control y verificación de su cumplimiento.

Dichos manuales de servicio podrán ser desarrollados en cada puerto a través de manuales específicos, aprobados por la Autoridad Portuaria y validados por Puertos del Estado una vez comprobado que se ajustan a los compromisos mínimos de calidad y de sistemas de control adoptados para el conjunto del sistema portuario.

### **SECCION 30.**

#### **TASAS POR UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS**

## **Artículo 20. Ambito de aplicación.**

1. Las Autoridades Portuarias exigirán por la utilización de las instalaciones portuarias fijas por los buques, el pasaje y las mercancías, el pago de las siguientes tasas, cuyos elementos esenciales se determinan en esta ley:

- a) Por los buques y embarcaciones, tasa del buque y tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.
- b) Por los pasajeros y vehículos en régimen de pasaje, tasa del pasaje.
- c) Por la mercancía, tasa de la mercancía.
- d) Por el buque de pesca y la pesca fresca se devengará una única tasa, denominada tasa de la pesca fresca.

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

## **Artículo 21. Tasa del buque.**

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, así como la estancia en los mismos.

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 incurrido los sustitutos.

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

4. Los elementos cuantitativos de esta tasa son: el modo e intensidad en la utilización de las instalaciones portuarias, el número de escalas en el puerto en el año natural y el tiempo de estancia en el puesto de atraque o de fondeo.

5. La cuota de la tasa es la siguiente:

I. Por el acceso y estancia en el puesto de atraque o de fondeo en zona I o interior de las aguas portuarias de los buques o artefactos flotantes, por cada 100 GT de arqueo bruto del buque, con un mínimo de 100 GT, y tiempo de estancia:

- a) Atracados de costado a muelles o pantalanes: 1, 24 i .
- b) Atracados de punta a muelles o pantalanes, a buques abarloados, a buques amarrados a boyas u otros puntos fijos que no tengan la consideración de atraques, y a buques fondeados: 1, 13 i .

II. Por el acceso y, en su caso, estancia de los buques

0 artefactos flotantes en atraques en concesión o autorización en la zona I o interior de las aguas portuarias, y por cada 100 GT de arqueo bruto del buque, con un mínimo de 100 GT, y tiempo de estancia en el puesto de atraque o de fondeo:

- a) Atracado o fondeado con espacio de agua en concesión o autorización: 0, 78 i .
- b) Atracado sin espacio de agua en concesión o autorización: 0, 86 i .

El tiempo de estancia en el puesto de atraque o de fondeo previsto en los apartados I y II se computará en períodos de una hora o fracción con un mínimo de tres horas por escala y un máximo de 15 horas por escala cada 24 horas.

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.

III. Por la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque o de las aguas del puerto por los buques y por las instalaciones flotantes que no tengan espacio de agua en concesión o autorización, por cada 100 GT de arqueo bruto del buque, con un mínimo de

100 GT, y día de estancia o fracción:

- a) Buques de tráfico interior de pasajeros y mercancías: 6 i .
- b) Buques destinados al dragado o al avituallamiento: 6 i .
- c) Buques en construcción, gran reparación, transformación y desguace: 2 i .
- d) Buques pesqueros cuya última operación de descarga se haya efectuado en el puerto o por paro biológico y por carencia de licencia y buques en depósito judicial: 1 i .
- e) Buques inactivos, incluso pesqueros, y artefactos flotantes: 6 i .
- f) Buques destinados a la prestación de los servicios de remolque, amarre, practica y a otros servicios portuarios: 3 i .
- g) Otros buques cuya estancia sea superior a un mes: 6 i .

Cuando la estancia o utilización prolongada tenga lugar en muelles o instalaciones de atraque en concesión o autorización, la cuota de la tasa será el 75 por ciento de la prevista en el cuadro anterior, cuando ocupe un espacio de agua que no esté en concesión o autorización, y del 40 por ciento cuando el espacio de agua ocupado esté en concesión.

IV. Por el acceso y estancia en el puesto de atraque del buque o artefacto flotante únicamente en la zona II o exterior de las aguas portuarias o en puertos en régimen concesional, la cuota de la tasa será el 30 por ciento de la prevista en los apartados anteriores, según corresponda, salvo en el supuesto previsto en los párrafos a) y b) del apartado III, en los que la cuota permanecerá invariable.

En el supuesto de fondeo en la zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota de la tasa será de 1, 00 i por cada 100 GT de arqueo bruto del buque, con un mínimo de 100 GT y por día de estancia o fracción, y se devengará desde el cuarto día de estancia, salvo que se hayan realizado operaciones comerciales, incluido el avituallamiento, en cuyo caso se devengará a partir del día de inicio de la operación.

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.

6. En función del número de escalas, en un mismo puerto y durante el año natural, de los buques que presten un servicio a un determinado tipo de tráfico y sean operados por una misma empresa naviera o por una agrupación de empresas navieras con acuerdos de explotación compartida de sus buques, la cuota de esta 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 los efectos previstos en esta ley, por orden del Ministro de Fomento se definirá, a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, el concepto de servicio a un determinado tipo de tráfico y se establecerán los criterios, la forma y plazo de acreditación de la pertenencia de los buques a una agrupación de empresas navieras con acuerdos de explotación compartida.

7. A los buques que entren en un puerto únicamente para su avituallamiento, la cuota de la tasa será del 75 por ciento de la establecida en el apartado 5. Para un mismo buque, en un mismo puerto y desde la escala siete en el mismo año natural, la cuota será del 65 por ciento de la prevista en dicho apartado.

8. Por el acceso directo de los buques a dique seco, grada o varadero situado en la zona I de las aguas portuarias, la cuota de la tasa será de 4 i por cada 100 GT de arqueo bruto del buque, con un mínimo de 100 GT y una única vez. Cuando se encuentre situado en zona II, la cuota será el 30 por ciento de la anterior.

9. Para la determinación de la cuantía de esta tasa será de aplicación el Reglamento (CE) 2978/94 del Consejo sobre la aplicación de la Resolución A. 747 (18) de la OMI relativa a la aplicación del arqueo de los tanques de lastre en los

petroleros equipados con tanques de lastre separado.

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

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

E eslora máxima en metros

M manga máxima en metros

P puntal de trazado en metros

## **Artículo 22. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.**

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por las embarcaciones deportivas o de recreo 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 los mismos, y por sus tripulantes y pasajeros la utilización de los muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias fijas.

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.

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 incurrido 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.

4. Los elementos cuantitativos de esta tasa son: el modo e intensidad de utilización de las instalaciones portuarias y el período de estancia.

5. La cuota de esta tasa es la siguiente:

l) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas ni autorizadas:

a) Por el acceso y estancia de las embarcaciones en el puesto de atraque o de fondeo en la zona l o interior de las aguas portuarias, por unidad de superficie ocupada y por día natural o fracción:

Atracadas de costado: 0,30 i .

Atracadas de punta y abarloadas: 0,10 i .

En puesto de fondeo con amarre a puerto: 0,06 i .

En puesto de fondeo con medios propios: 0,04 i .

En zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, la cuota de la tasa será de 65 por ciento de las señaladas en el cuadro anterior.

b) Por disponibilidad de servicios, por unidad de superficie ocupada y por día natural o fracción:

Toma de agua: 0,02 i .

Toma de energía eléctrica: 0,03 i .

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

c) Por estancia transitoria en seco en zonas no dedicadas a internada, reparaci3n, mantenimiento ni a estancias prolongadas en el puerto, por unidad de superficie ocupada y por d3a natural o fracci3n:

Hasta el d3a 7º: 0, 10i . Desde el d3a 8º al 14º: 0, 20 i . Desde el d3a 15i . : 0, 60 i .

Para las embarcaciones que tengan su base en el puerto la cuota de la tasa ser3 el 80 por ciento de la se3alada en los p3rrafos a) y b).

II) En d3rsenas o instalaciones n3utico-deportivas otorgadas en concesi3n o autorizaci3n:

Por el acceso y estancia de las embarcaciones a puestos de atraque o de fondeo en la zona I o interior de las aguas portuarias, por unidad de superficie ocupada y por d3a natural o fracci3n:

11. A las embarcaciones transe3ntes o de paso: 0, 08 i .

2º A las embarcaciones que tienen su base en el puerto: 0, 07 i .

Si, excepcionalmente, el espacio de agua no estuviera otorgado en concesi3n o autorizaci3n, la cuota de la tasa ser3 el doble de la prevista en este apartado.

La superficie ocupada se determinar3 en metros cuadrados, y ser3 el resultado del producto de la eslora m3xima de la embarcaci3n por la manga m3xima.

Cuando la embarcaci3n ocupe o utilice 3nicamente la zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota de la tasa ser3 el 30 por ciento de la prevista en los apartados I a) y II anteriores para la zona I, seg3n corresponda.

6. El pago de la tasa ser3 exigible por adelantado, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Para las embarcaciones transe3ntes o de paso en el puerto la cuant3a que corresponda por el per3odo de estancia que se autorice. Si dicho per3odo hubiera de ser ampliado, el sujeto pasivo deber3 formular nueva solicitud y abonar nuevamente por adelantado el importe correspondiente al plazo ampliado.

b) Para las embarcaciones con base en el puerto la cuant3a que corresponda por per3odos no inferiores a seis meses ni superiores a un a3o. En el caso de que el sujeto pasivo domicilie el pago en entidad de cr3dito, se conceder3 una bonificaci3n del 10 por ciento a la cuota de la tasa en las sucesivas liquidaciones que se efect3en.

7. A efectos de lo establecido en el apartado anterior, se entender3 que: Son embarcaciones de base aqu3llas que tienen autorizada la estancia en el puerto por per3odo igual o superior a seis meses.

Son embarcaciones transe3ntes o de paso aqu3llas que, no siendo de base, tienen autorizada su estancia por un per3odo limitado, inferior a seis meses.

El importe de la tasa aplicable ser3 independiente de las entradas, salidas o d3as de ausencia de la embarcaci3n, mientras tenga asignado puesto de atraque.

8. Los titulares de concesiones o autorizaciones para la gesti3n de d3rsenas e instalaciones n3utico-deportivas deber3n suministrar a las Autoridades Portuarias la informaci3n que le sea requerida y los datos precisos para la liquidaci3n de esta tasa.

9. La tasa podr3 exigirse en r3gimen de estimaci3n simplificada en los supuestos en que exista concesi3n o autorizaci3n, salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. La cuota tributaria se establecer3 para cada

concesi3n o autorizaci3n, teniendo en cuenta los datos estad3sticos de tr3fico de la concesi3n o autorizaci3n de los dos 3ltimos a3os, efectu3ndose peri3dicamente una liquidaci3n global por el importe que corresponda a la ocupaci3n estimada. Quienes se acojan a este r3gimen tendr3n una bonificaci3n del 20 por ciento en el importe de la cuota tributaria.

### **Art3culo 23. Tasa del pasaje.**

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilizaci3n por los pasajeros y, en su caso, por los veh3culos que 3stos embarquen o desembarquen en r3gimen de pasaje, de las instalaciones de atraque, accesos terrestres, v3as de circulaci3n y otras instalaciones portuarias fijas.

No est3 sujeta a esta tasa la utilizaci3n de maquinaria y elementos mec3nicos m3viles necesarios para las operaciones de embarque y desembarque, que se encontrar3 sujeta, en su caso, a la correspondiente tarifa.

2. Ser3n sujetos pasivos, a t3tulo de contribuyente y solidariamente, el naviero y el capit3n 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 incurrido 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 por el puerto.

4. Los elementos cuantitativos de esta tasa son los siguientes:

a) Pasajeros: el régimen de viaje según sea de transporte o de turismo, el tipo de navegación, la operación marítima de embarque, desembarque o tránsito y, en este último supuesto, los días de estancia en puerto.

b) Vehículos: el tipo de vehículo.

5. La cuota de la tasa aplicable a cada pasajero y vehículo en régimen de pasaje, será la siguiente:

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

| Concepto  | Euros/<br>unidad |
|---|------------------|
| Pasajero en régimen de transporte, en embarque o desembarque..... | 2, 80            |
| Pasajero de crucero turístico, en embarque o desembarque.....     | 3, 30            |
| Motocicletas y vehículos de dos ruedas...                         | 3, 50            |
| Automóviles de turismo y vehículos similares.                     | 8, 00            |
| Autocares y vehículos de transporte colectivo.                    | 43, 00           |

Al pasajero de crucero turístico en tránsito la cuota de la tasa será de 2, 00 i por pasajero y día o fracción de estancia en puerto. En el puerto de embarque o desembarque los pasajeros abonarán la cuota señalada en el cuadro anterior correspondiente a la operación de embarque o desembarque y, en los días posteriores al de embarque o anteriores al de desembarque, la cuota de pasajero en tránsito.

Cuando la navegación se produzca exclusivamente en las aguas de la zona de servicio de un puerto o en una ría y a las embarcaciones en viaje turístico local, en cada embarque y desembarque la cuota de la tasa será:

| Concepto        | Euros/unidad |
|-----------------|--------------|
| Pasajero.....   | 0, 06        |
| Motocicleta.... | 1, 00        |
| Automóvil.....  | 2, 50        |

En este supuesto, 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 tráfico 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 30 por ciento en el importe de la cuota tributaria.

b) En atraques y estaciones marítimas otorgadas conjuntamente en concesión o autorización, la cuota de la tasa será el 50 por ciento de la señalada en el párrafo a).

Cuando sólo se otorgue en concesión o autorización la estación marítima, la cuota de la tasa será el 75 por ciento de la señalada en el párrafo a).

6. A efectos de esta ley, se entiende por estación marítima de pasajeros aquella 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.

## **Artículo 24. Tasa de la mercancía.**

1. El hecho imponible de la tasa consiste en la utilización por las mercancías que se embarquen, desembarquen, transborden o efectúen tránsito marítimo o terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de usos comerciales asociados a la carga y descarga del buque, accesos y vías de circulación terrestres viarios y ferroviarios, y otras instalaciones portuarias fijas. Asimismo, se incluye en el hecho imponible su utilización por las mercancías que accedan o salgan de la zona de servicio del puerto por vía terrestre sin utilizar en ningún momento la vía marítima, salvo que tengan como destino u origen instalaciones fabriles, de transformación, logísticas o de almacenaje, situadas en la zona de servicio del puerto.

El pago de esta tasa dará derecho a que las mercancías ocupen o permanezcan en la zona de tránsito durante cuatro horas para aquéllas en las que el medio rodante forme parte del transporte marítimo, y durante el mismo día de embarque o desembarque y su inmediato anterior o posterior en otro caso.

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 transbordo, que se encontrará sujeta, en su caso, a la correspondiente tarifa.

2. Son sujetos pasivos de la tasa:

a) En el supuesto de mercancías que se embarquen, desembarquen, 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, transitarlo u operador logístico representante 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 a vía marítima, será sujeto pasivo contribuyente el propietario de la mercancía o, cuando lo hubiere, el transitarlo 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. Los elementos cuantitativos de esta tasa serán: el elemento de transporte, el tipo de operación, el peso, clase y forma de presentación de la mercancía o, en mercancías transportadas de forma unitaria, la unidad de carga. Cuando se ocupe la zona de tránsito durante un tiempo superior al previsto en el apartado 1, la intensidad de utilización y el período de estancia.

5. La cuota de esta tasa será la siguiente:

I. En terminales y otras instalaciones de manipulación de mercancías no concesionadas ni autorizadas:

A) A las mercancías y sus elementos de transporte, según el tipo de operación que se desarrolle:

a) Cuando se embarquen o desembarquen se les aplicará la cuota que resulte de alguno de los siguientes regímenes:

a. 1) 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:

1º A las mercancías se les aplicará la cantidad que corresponda de las indicadas en el cuadro siguiente, en función del grupo al que pertenezcan conforme a lo establecido en el anexo I de esta ley:

| Concepto     | Euros/unidad |
|--------------|--------------|
| Primero..... | 0, 39        |
| Segundo..... | 0, 68        |
| Tercero..... | 1, 07        |
| Cuarto.....  | 1, 80        |
| Quinto.....  | 2, 52        |

2° 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, se embarquen o desembarquen, vacíos o no de mercancías, se les aplicará la cantidad siguiente:

| Elemento de transporte tipo  | Euros/unidad |
|--|--------------|
| Contenedor < 20 (incluida en su caso una plataforma de transporte), camión con caja de hasta 6 metros o plataforma de hasta 6 metros.....  | 2,50         |
| Contenedor > 20 (incluida en su caso una plataforma de transporte), semirremolque, camión o vehículo articulado con caja de hasta 12 metros o plataforma de hasta 12 metros..... | 5,00         |
| Cabezas tractoras.....   | 1,50         |
| Camión con remolque (tren de carretera)..  | 7,50         |
| Quinto.....  |              |

A otros elementos no relacionados en el cuadro anterior, se les aplicará la cantidad de 1, 25 i /tonelada.

Cuando el elemento de transporte vacío tenga la condición de mercancía será de aplicación la cuantía del grupo correspondiente, no siendo aplicable el régimen simplificado.

a. 2) Régimen de estimación simplificada: para las mercancías transportadas en los elementos de transporte que se relacionan a continuación, la cuota tributaria será el resultado de aplicar a cada unidad de carga (uc) las siguientes cantidades:

| Unidad de carga tipo   | Euros/unidad |
|--|--------------|
| Contenedor < 20 (incluida en su caso una plataforma de transporte), y camión con caja de hasta 6 metros.....                                   | 27,70        |
| Contenedor > 20 (incluido en su caso una plataforma de transporte), semirremolque, y camión o vehículo articulado con caja de hasta 112 m..... | 45,30        |
| Camión con remolque (tren de carretera).   | 73,00        |

A los elementos de transporte que vayan vacíos se les aplicará la cuota prevista en el apartado a. 1).

Este régimen se aplicará a solicitud del sujeto pasivo a la totalidad de su carga unitaria en un mismo buque.

b) Cuando efectúen tránsito marítimo, siempre que las mercancías y sus elementos de transporte hayan sido declarados en dicho régimen, la cuota de la tasa se calculará con arreglo a lo establecido en el párrafo a). Esta tasa, incluyendo la ocupación de la zona de tránsito a que se refiere la letra B) si la hubiera, se liquidará al sujeto pasivo que haya declarado la mercancía en la descarga.

Las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo, con origen o destino en otro puerto de interés general de un mismo archipiélago, estarán exentas del pago de esta tasa, salvo cuando se autorice la ocupación de la zona de tránsito por período superior al previsto en el apartado 1 de este artículo, en cuyo caso deberán abonar la cuota prevista en la letra B).

c) Cuando se transborden se le aplicará la siguiente cuota:

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

c. 2) Entre buque abarloado a otro atracado o abarloado: el 30 por ciento de la cuota prevista en el párrafo a).

d) Cuando efectúen tráfico interior marítimo dentro de la zona de servicio de un puerto o en una ría, así

como a las mercancías para avituallamiento, la cuota tributaria será la prevista en el párrafo a). En este supuesto únicamente se liquidará una de las operaciones realizadas.

e) Cuando efectúen tránsito terrestre con ruptura de carga se le aplicará el 75 por ciento de la cuota prevista en el párrafo a).

B) Ocupación de la zona de tránsito.

Cuando se autorice la ocupación de la zona de tránsito por período superior a cuatro horas para aquellas mercancías en las que un medio rodante forme parte del transporte marítimo, o superior al mismo día de embarque o desembarque y su inmediato anterior o posterior en otro caso, la cuota de la tasa será el resultado de sumar a la cuantía correspondiente del apartado A) a cuantía de 0,08 i por metro cuadrado y día de estancia o fracción. A esta última cantidad se le aplicarán los siguientes coeficientes de progresividad, en función de la duración de la ocupación:

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| Hasta el día 71.....          | 1  |
| Desde el día 81, al 301.....  | 5  |
| Desde el día 311, al 601..... | 10 |

Si excepcionalmente se autoriza la ocupación de 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 envolvente de la mercancía depositada.

En el supuesto de que excepcionalmente se autorice la ocupación de la zona de maniobra por las mercancías, serán de aplicación las cuantías previstas en este apartado.

La delimitación de las zonas de tránsito y de maniobra, en las que se divida la zona de usos comerciales, que se efectuará de conformidad con lo previsto en el Reglamento de Explotación y Policía y en las ordenanzas portuarias, será aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria correspondiente.

II. En terminales y otras instalaciones de manipulación de mercancías en concesión o autorización:

a) Con el atraque otorgado en concesión o autorización, a las mercancías y sus elementos de transporte se les aplicará la siguiente cuota, en función de la operación que se desarrolle:

10. Cuando se embarquen o desembarquen: el 50 por ciento de la establecida en el párrafo a) del apartado LA).

20. Cuando efectúen tránsito marítimo: el 25 por ciento de la establecida en el párrafo b) del apartado LA).

30. Cuando se transborden: el 20 por ciento de la prevista en el párrafo c. 1) del apartado I. A).

40. Cuando efectúen tráfico interior marítimo y las operaciones se realicen en instalaciones otorgadas ambas en concesión o autorización, así como de avituallamiento: el 50 por ciento de la establecida en el párrafo d) del apartado LA). En el supuesto de que sólo una de ellas esté concesionada o autorizada, se aplicará la misma cuota prevista en el párrafo d).

50. Cuando efectúen tránsito terrestre: el 65 por ciento de la prevista en el párrafo e) del apartado LA).

b) Sin el atraque otorgado en concesión o autorización, a las mercancías y sus elementos de transporte se les aplicará la siguiente cuota, en función de la operación que se desarrolle:

10. Cuando se embarquen, desembarquen, efectúen tránsito marítimo o tráfico interior marítimo: el 90 por ciento de la cuota establecida en los párrafos a), b) y d) del apartado LA). No obstante, cuando efectúen tráfico interior marítimo y únicamente una sola instalación de manipulación de mercancías esté en concesión o autorización se aplicará la misma cuota prevista en el párrafo d) del apartado LA).

20. Cuando se transborden: la establecida en el párrafo c) del apartado LA).

30. Cuando efectúen tránsito terrestre: el 65 por ciento de la cuota establecida en el párrafo e) del apartado LA).

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

6. A los efectos de esta ley, se entiende por terminal de manipulación de mercancías aquella instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o en el modo marítimo, que puede incluir superficies anejas para depositar mercancías y elementos de transporte y en las que se desarrollan operaciones necesarias para la transferencia entre modos o para tránsito marítimo.

7. La Autoridad Portuaria podrá imponer las siguientes multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario:

a) Por incumplir la obligación de presentar en plazo la declaración o manifiesto de carga de un cinco, 10, 15 o 25 por ciento de la cuota de la tasa, según que la declaración se presente dentro de los tres, seis, 12 o más de 12 días siguientes al término del plazo voluntario de presentación.

b) Por incumplir la obligación de remover la carga, un 20 por ciento de la cuota de la tasa correspondiente a la ocupación de la zona de tránsito por cada 24 horas o fracción de retraso.

### **Artículo 25. Tasa de la pesca fresca.**

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 y sus productos, que accedan al recinto portuario por vía marítima, en buque pesquero 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.

El pago de esta tasa dará derecho a que el buque o embarcación pesquera permanezca en puerto durante el plazo de un mes desde su entrada. Transcurrido dicho plazo se devengará la tasa del buque prevista en el apartado 5. III del artículo 21 de esta ley.

En casos de inactividad forzosa por temporales, vedas costeras o carencia de licencias, la Autoridad Portuaria prorrogará el plazo previsto en el párrafo anterior hasta un máximo de seis meses, debiendo ser expresa e individualmente acreditada la concurrencia de tales circunstancias por certificaciones de la autoridad competente. En caso contrario, se devengará la referida tasa del buque.

Esta tasa no será de aplicación a aquellos buques o embarcaciones pesqueras que no efectúen en el puerto la descarga de la pesca capturada, en cuyo caso les será de aplicación la tasa del buque.

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 de pesca. Cuando el buque sea mercante serán sujetos pasivos contribuyentes el naviero y el propietario de la pesca, con carácter solidario.

Si el buque mercante se encuentra consignado será sujeto pasivo sustituto el consignatario del mismo.

Cuando la pesca es 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, será sujeto pasivo sustituto del contribuyente el concesionario.

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, será sujeto pasivo sustituto del contribuyente el concesionario.

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. 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.

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

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

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

4. Los elementos cuantitativos de esta tasa serán: el valor de mercado de la pesca o de sus productos, el tipo de operación y la intensidad en el uso de las instalaciones portuarias.

5. La base imponible de esta tasa será 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 pudiera fijarse en la forma determinada en los párrafos anteriores, la Autoridad Portuaria lo fijará teniendo en cuenta las condiciones habituales del mercado.

6. El tipo de gravamen será, según el tipo de operación y la intensidad en el uso de las instalaciones portuarias, el siguiente:

a) Con utilización de lonja no concesionada:

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

2. A la pesca que accede al recinto portuario por vía terrestre: el dos por ciento del valor de la base.

b) Sin uso de lonja:

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

2. A la pesca que accede al recinto portuario por vía terrestre: el 1, 25 por ciento del valor de la base.

c) Con utilización de lonja concesionada:

1° A la pesca descargada por vía marítima: el uno por ciento del valor de la base.

2° A la pesca que accede al recinto portuario por vía terrestre: el 0, 8 por ciento del valor de la base.

#### **Artículo 26. Coeficientes correctores.**

Para potenciar la competitividad de los puertos, garantizar el nivel de autofinanciación de cada Autoridad Portuaria y favorecer el ajuste de sus ingresos a las desviaciones de su estructura de costes asociada a las infraestructuras portuarias, respecto de la media del sistema portuario, cada Autoridad Portuaria, en función de su rentabilidad de explotación, aplicará anualmente a las cuotas de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía un coeficiente corrector idéntico para todas ellas entre 0, 85 y 1, 15, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Entre uno y 0, 85 cuando la media de la rentabilidad anual de la Autoridad Portuaria en los dos últimos ejercicios supere el siete por ciento.

b) Entre uno y 0, 90 cuando dicha media supere el seis por ciento y no sea superior al siete por ciento.

c) Entre uno y 0, 95 cuando dicha media supere el cinco por ciento y no sea superior al seis por ciento.

d) Entre 0, 95 y 1, 05 cuando dicha media esté entre el dos por ciento y el cinco por ciento.

e) Entre uno y 1, 05 cuando dicha media sea inferior al dos por ciento y no sea inferior al uno por ciento.

f) Entre uno y 1, 10 cuando dicha media sea inferior al uno por ciento y no sea inferior al cero por ciento.

g) Entre uno y 1, 15 cuando dicha media sea negativa.

A estos efectos, se entenderá por rentabilidad de explotación anual el cociente entre los resultados de explotación más el importe de los resultados de otros ejercicios de la cuenta de pérdidas y ganancias, y el inmovilizado neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso. La incorporación de un nuevo activo se prorrateará durante cinco años desde la fecha de adquisición, si se trata de terrenos, y durante 10 años desde la firma del acta de recepción provisional, si es una infraestructura portuaria básica: dique de abrigo y acceso marítimo. Como estimación del inmovilizado neto medio del ejercicio deberá tomarse la media aritmética de los valores netos a 1 de enero y a 31 de diciembre.

Estos coeficientes se aprobarán por los Consejos de Administración de cada Autoridad Portuaria, conforme a lo acordado en el correspondiente plan de empresa teniendo en cuenta, entre otros criterios, las necesidades de inversión, el nivel de endeudamiento, la mejora en la eficiencia, la previsible evolución de la demanda y el objetivo anual de rentabilidad definido para cada Autoridad Portuaria.

### **Artículo 27. Bonificaciones.**

1. Para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma crucerista y logística a nivel internacional. Con el objeto de adecuar los puertos españoles a las condiciones de competencia internacional de los

tráficos marítimos en cada momento, se aplicarán las siguientes bonificaciones:

a) A la cuota de la tasa del buque:

a. 1) A los buques de crucero turístico cuyo puerto anterior o posterior al de escala sea un puerto perteneciente a la Unión Europea: 20 por ciento.

a. 2) A los buques de crucero turístico cuyo puerto anterior y posterior al de escala sea un puerto perteneciente a la Unión Europea: 30 por ciento.

a. 3) A los buques de crucero turístico cuando realicen una escala en un puerto considerado como puerto base: 20 por ciento.

a. 4) A los buques pertenecientes a una misma compañía de cruceros cuando en conjunto realicen en un puerto al menos 12 escalas como puerto base: 30 por ciento.

Las bonificaciones a las que se refieren los apartados a. 1) y a. 2) son incompatibles entre sí.

Asimismo serán incompatibles entre sí las bonificaciones previstas en los apartados a. 3) y a. 4).

b) A la cuota de la tasa de la mercancía:

b. 1) A las mercancías en tránsito marítimo internacional: hasta el 70 por ciento.

b. 2) A las mercancías que se embarquen con origen en otro país de la Unión Europea, así como a las que se desembarquen con destino a otro país de la Unión Europea, y sean transportadas en el buque en elementos no rodantes: hasta el 40 por ciento.

Los parámetros o elementos de cuantificación de esta bonificación en relación con el sujeto pasivo son los siguientes:

11. Tipo de tráfico aportado.

21. Volumen de tráfico aportado con evaluación anual en unidades de carga, en número de vehículos o en toneladas de mercancía.

Por orden ministerial y a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, se concretarán las condiciones y escalas necesarias para la aplicación de estas bonificaciones, partiendo de los anteriores elementos esenciales. Asimismo, se definirán las condiciones para ser considerado puerto base de cruceros y compañía de cruceros.

2. Para potenciar la intermodalidad. Con el objeto de fomentar la integración de los puertos en las cadenas logísticas nacionales e internacionales y potenciar el cabotaje comunitario, se aplicarán las siguientes bonificaciones:

a) A la cuota de la tasa del buque:

a. 1) A los buques que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea: 20 por ciento.

a. 2) A los buques tipo roro que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea: 50 por ciento. Esta bonificación es incompatible con la definida en la letra anterior.

b) A la cuota de la tasa del pasaje: a los pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje transportados en buques que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea: 20 por ciento.

c) A la cuota de la tasa de la mercancía:

c. 1) A las mercancías con origen en la Unión Europea que se embarquen o desembarquen: 10 por ciento.

c. 2) A las mercancías con origen y destino en la Unión Europea, que se embarquen o desembarquen, transportadas en buques que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea: 20 por ciento.

c. 3) A las mercancías con origen y destino en la Unión Europea, que se embarquen o desembarquen.

transportadas en elementos de transporte rodante en buques tipo roro que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea: 40 por ciento.

c. 4) A las mercancías, que se embarquen o desembarquen, que entren o salgan de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario: 20 por ciento.

Las bonificaciones c. 1, c. 2 y c. 3 son incompatibles entre sí.

A estos efectos, se entiende por servicio regular entre puertos de la Unión Europea el que se presta por una empresa naviera o por una agrupación de empresas navieras con acuerdos de explotación compartida, a un determinado tipo de tráfico, cuyo itinerario discurre exclusivamente entre puertos de países de la Unión Europea, y con una frecuencia de al menos 24 escalas al año en un mismo puerto.

3. Para potenciar la captación y consolidación de tráficos en cada puerto. Cada Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones singulares sobre la cuota líquida correspondiente a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía. Se entiende por cuota líquida la resultante de aplicar sobre la cuota íntegra las restantes bonificaciones previstas en esta ley. Los requisitos para su práctica son los siguientes:

a) Sólo podrán gozar de estas bonificaciones los sujetos pasivos con compromisos de tráficos relevantes aprobados en el correspondiente convenio con la Autoridad Portuaria, así como los tráficos considerados en los planes de empresa aprobados para cada Autoridad Portuaria como tráficos sensibles para la economía nacional o regional, o que tengan la condición de prioritarios o estratégicos, de forma que puedan articularse acciones comerciales adecuadas a determinados tipos de tráfico y operaciones en colaboración con el sector privado, y su adaptación a las condiciones de mercado.

b) Los parámetros o elementos de cuantificación en relación con el sujeto pasivo son los siguientes:

11. Tipo de tráfico aportado.

21. Volumen de tráfico aportado y su evolución anual medido en unidades de GT, número de escalas, número de pasajeros, toneladas de mercancías, contenedores y vehículos.

c) El importe de la bonificación no podrá superar el 40 por ciento de la cuota líquida de la tasa correspondiente.

d) El plan de empresa de cada Autoridad Portuaria fijará un límite conjunto para el importe total de las bonificaciones reguladas en el presente apartado, teniendo en cuenta la evolución, características y condicionamientos de la demanda, las características del mercado a nivel internacional y el nivel de rentabilidad de la Autoridad Portuaria, en función de las necesidades de generación de recursos. Dicho límite consistirá en un porcentaje sobre la recaudación media conjunta por las tasas al buque, al pasaje y a la mercancía de los dos últimos ejercicios. Este porcentaje no podrá ser superior a un 10 por ciento.

Por orden ministerial y a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, se concretarán las condiciones y escalas necesarias para la aplicación de estas bonificaciones, partiendo de los anteriores elementos esenciales.

4. Por razón de las circunstancias de alejamiento y de insularidad, se aplicarán las siguientes bonificaciones:

a) A la cuota de la tasa del buque:

a. 1) A los buques de pasajeros en régimen de transporte y a los buques de mercancías, que presten un servicio entre puertos de las Islas Baleares, de las Islas

Canarias, de Ceuta o de Melilla y los de la Unión Europea: un 50 por ciento.

En los puertos peninsulares sólo será de aplicación esta bonificación cuando más de la mitad de las toneladas de mercancía cargada y descargada corresponda a mercancía que sea embarcada o desembarcada en los puertos insulares, de Ceuta o de Melilla.

Esta bonificación no será de aplicación en los puertos insulares, de Ceuta y de Melilla, a aquellos buques en los que más de la mitad de la mercancía cargada y descargada lo sea en régimen de tránsito marítimo o transbordo.

a. 2) A los buques de pasajeros en régimen de transporte y a los buques de mercancías, que presten un servicio entre puertos de un mismo archipiélago: un 80 por ciento.

b) A la cuota de la tasa del pasaje:

b. 1) A los pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje entre un puerto de las Islas Baleares, de las Islas Canarias, de Ceuta o de Melilla y uno de la Unión Europea: un 60 por ciento.

b. 2) A los pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje entre puertos de un mismo archipiélago: un 80 por ciento.

c) A la cuota de la tasa de la mercancía se aplicará una de las siguientes bonificaciones, sin perjuicio de la exención prevista para el tránsito marítimo interinsular:

c. 1) A las mercancías transportadas en buques que presten un servicio entre puertos de las Islas Baleares, de las Islas Canarias, de Ceuta o de Melilla y los de la Unión Europea: un 40 por ciento.

En los puertos peninsulares sólo será de aplicación esta bonificación a la mercancía que tenga origen o destino en los puertos insulares, de Ceuta o de Melilla.

Esta bonificación no será de aplicación en los puertos insulares, de Ceuta y de Melilla, a la mercancía que se encuentre en régimen de tránsito marítimo o transbordo.

c. 2) A las mercancías transportadas en buques que presten un servicio entre puertos de un mismo archipiélago: un 80 por ciento.

c. 3) 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, se embarquen vacíos en puertos de las Islas Baleares, de las Islas Canarias, de Ceuta o de Melilla con destino a puertos de la Unión Europea: un 70 por ciento.

En los puertos peninsulares será de aplicación esta bonificación a los citados elementos de transporte cuando hayan sido embarcados en los puertos insulares, de Ceuta o de Melilla.

Las bonificaciones por razón de alejamiento e insularidad son incompatibles con las bonificaciones previstas en el apartado 2 de este artículo.

5. Para incentivar mejores prácticas medioambientales, se aplicarán las siguientes bonificaciones a la cuota de la tasa del buque:

10. A los buques que acrediten el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales: un tres por ciento.

Dicha acreditación podrá realizarse mediante la adscripción de un buque a un convenio específico para la mejora de las prácticas medioambientales, suscrito entre Puertos del Estado y entidades con personalidad jurídica propia que sean representativas en el ámbito naviero en todo el territorio nacional y que tengan la información

y capacidad suficiente para, a través del procedimiento que el propio convenio establezca, coordinar, controlar y verificar por sí mismas, de forma periódica y en todos los puertos de interés general, los buques que cumplan las citadas condiciones.

20. A los buques que acrediten haber entregado desechos líquidos del anejo I de MARPOL 73/78, de acuerdo con lo

previsto en el artículo 87 de esta ley: 20 i por cada tonelada entregada con un importe máximo del 10 por ciento del importe de la cantidad resultante una vez aplicadas todas las restantes bonificaciones.

Por orden ministerial y a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, se determinará el cumplimiento de las condiciones anteriores, así como los criterios necesarios para la aplicación de estas bonificaciones.

6. Para incrementar la calidad en la prestación de los servicios: cada Autoridad Portuaria establecerá bonificaciones del tres por ciento a la tasa del buque, cuando la compañía naviera a la que pertenece el buque tenga en vigor una certificación de servicios emitida por una entidad acreditada conforme a la Norma UNE-EN 45011, o aquella que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión de certificados cumpla los requisitos de la misma.

El Ministro de Fomento, a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias y organizaciones representativas de los correspondientes prestadores y usuarios de servicios a nivel nacional, aprobará los manuales de servicio que especifiquen los compromisos de calidad de los servicios que sirven de base para su homologación-certificación y su mejora continua, así como los sistemas de control y verificación de su cumplimiento.

Dichos manuales de servicio podrán ser desarrollados en cada puerto a través de manuales específicos, aprobados por la Autoridad Portuaria y validados por Puertos del Estado una vez comprobado que se ajustan a los compromisos mínimos de calidad y de sistemas de control adoptados para el conjunto del sistema portuario.

7. La aplicación a una tasa de más de una bonificación se realizará de forma sucesiva y multiplicativa.

#### **SECCION 40.**

### **TASA POR APROVECHAMIENTO ESPECIAL DEL DOMINIO PUBLICO EN EL EJERCICIO DE ACTIVIDADES COMERCIALES, INDUSTRIALES Y DE SERVICIOS**

**Artículo 28. Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.**

1. La prestación por terceros de servicios y el ejercicio de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza en el ámbito portuario estará sujeta a autorización o licencia, que devengará la correspondiente tasa a favor 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.

La licencia de prestación de servicios básicos se someterá al procedimiento establecido en el artículo 67 de esta ley.

2. Será sujeto pasivo de la tasa, el titular de la autorización de actividad, el de la licencia o, en su caso, el titular de la concesión o autorización de ocupación del dominio público, según proceda.

3. El devengo de la tasa se producirá a partir de la fecha de notificación de la resolución de otorgamiento

de la autorización de actividad, de la licencia de prestación del servicio portuario básico o de la concesión o autorización de ocupación del dominio público portuario. No obstante, en el supuesto de que por ejecución de obras u otras causas justificadas se produjese una demora en el inicio de la actividad, el devengo de la tasa no se producirá hasta el momento en que se inicie la misma.

4. Los elementos cuantitativos de esta tasa serán el tipo, el volumen de actividad y la utilidad obtenida.

5. La cuota de la tasa, que deberá garantizar la adecuada explotación del dominio público portuario, se calculará por la Autoridad Portuaria con arreglo a los siguientes criterios y límites:

A) Criterios:

a) En los servicios y actividades de manipulación de carga se establecerá por unidad de carga manipulada, medida en tonelada, contenedor, vehículo o cualquier otra forma de presentación de la mercancía.

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

c) En los servicios técnico-náuticos se establecerá por unidad de arqueado bruto (GT) o por servicio prestado.

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

e) En el resto de servicios y actividades comerciales e industriales portuarias se establecerá por unidad que corresponda o por servicio prestado. Cuando no sea posible su medición, se establecerá en función del volumen de negocio desarrollado en el puerto.

f) En el caso de actividades no portuarias se establecerá por la unidad que corresponda o en función del volumen de negocio desarrollado en el puerto.

#### B) Límites:

a) En los casos previstos en los párrafos a), b), c), d) y e) del apartado anterior, la cuantía anual de la tasa no podrá exceder del mayor de los siguientes valores que sean aplicables:

11. Del 100 por ciento de la tasa por ocupación del dominio público.

21. De las siguientes cuantías, en función del volumen del tráfico portuario:

Hasta 0,50 i , por tonelada de granel líquido. Hasta 0,75 i , por tonelada de granel sólido. Hasta 1,00 i , por tonelada de mercancía general. Hasta 20,00 i por contenedor o unidad de transporte.

Hasta 1,70 i , por vehículo. Hasta 1,50 i , por pasajero. Hasta 4,50 i , por vehículo en régimen de pasaje.

31. Del cinco por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización o licencia.

La cuantía de la tasa anual en el caso del párrafo f) no será superior al siete por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización o licencia.

b) En los casos previstos en los párrafos a), b), c), d) y e) del apartado anterior, la cuantía anual no será inferior al mayor de los siguientes valores que sean aplicables:

11. Un 20 por ciento de la tasa por ocupación del dominio público.

21. En el caso de que la tasa se fije en función del volumen de tráfico, no podrá ser inferior a la cuantía

de esta tasa aplicable al tráfico o actividad mínima anual establecida en el título habilitante de la ocupación del dominio público.

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

La cuantía de la tasa anual en el caso del párrafo f) no será inferior al dos por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización o licencia.

La cuota se fijará en el momento de otorgamiento de la autorización o licencia, de forma que la cuantía anual esté entre estos límites, en función del interés portuario de la actividad y de su influencia en la consolidación 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. Esta cuota no será revisable, sin perjuicio de su actualización conforme a lo establecido en el apartado 6.

6. La cuota de la tasa calculada por la Autoridad Portuaria deberá figurar necesariamente en las condiciones de la autorización de actividad, de la licencia de prestación del servicio portuario básico 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 volumen de negocio, 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. Dicha actualización será efectiva a partir del día 1 de enero siguiente.

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. Cuando la Autoridad Portuaria convoque concursos para el otorgamiento de concesiones o autorizaciones, será de

aplicación lo establecido en el apartado 8 del artículo 19.

## **SECCION 50.** **Tasas por servicios**

### **Artículo 29. Tasa por servicios generales.**

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la prestación o realización por la Autoridad Portuaria de los servicios generales del puerto de titularidad de la Autoridad Portuaria definidos en el artículo 58 de esta ley.

La tasa por servicios generales se abonará con independencia de la contraprestación que sea exigible como consecuencia de los servicios de protección civil, contra incendios, salvamento, lucha contra la contaminación y protección del medio ambiente efectivamente prestados.

2. Son sujetos pasivos contribuyentes las personas físicas o jurídicas usuarias del puerto a quienes afecten o beneficien, personalmente o en sus bienes, los servicios generales y, en particular, los titulares de concesiones y autorizaciones de ocupación privativa de dominio público portuario, los usuarios de las instalaciones portuarias fijas y las personas físicas y jurídicas que presten servicios o realicen actividades económicas en la zona de servicio del puerto.

En el supuesto de usuarios de instalaciones portuarias fijas, será sujeto pasivo sustituto del contribuyente, el consignatario del buque si éste se encuentra consignado.

Cuando las instalaciones portuarias fijas se encuentren otorgadas en concesión, será sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes el concesionario.

Ambos sustitutos adquirirán tal condición siempre que la tengan en las tasas cuya cuota líquida se utiliza para el cálculo de la presente tasa. 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.

Cuando el sujeto pasivo de esta tasa sea también sujeto pasivo de la tasa a la pesca fresca, repercutirá el importe de la tasa de servicios generales junto con el de aquélla en el comprador de la pesca. La repercusión deberá efectuarse mediante factura o documento análogo en el que el sujeto pasivo incluirá la expresión «Tasa por servicios generales incluida en el precio al tipo de».

3. Esta tasa se devengará cuando se inicie la prestación de los servicios generales y se exigirá simultáneamente con las tasas vinculadas al dominio público portuario.

4. Los elementos cuantitativos de la tasa serán para cada Autoridad Portuaria los costes reales directos e indirectos, incluyendo los gastos de estructura que se le imputen, de los servicios generales que se repartirán entre los usuarios del puerto, atendiendo a la utilidad o beneficio calculados en función de la intensidad de la ocupación, utilización o aprovechamiento de las instalaciones portuarias, valorada en función de las cuotas a ingresar de las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público.

5. La cuota de esta tasa se determinará aplicando un porcentaje sobre la cuota líquida a ingresar por las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario.

Este porcentaje será, en cada Autoridad Portuaria, el valor medio en los dos ejercicios anteriores al del cálculo de la siguiente expresión:

$$100 \llcorner A / B \gg C$$

donde

A representa los costes directos e indirectos, incluyendo los de estructura que se le imputen, de los servicios generales,

B es el importe neto de la cifra de negocio, excluyendo de ésta los ingresos procedentes de las tasas por servicios, y

C representa las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario que tengan como finalidad colaborar en la financiación de gastos asociados a la implantación de planes de saneamiento.

El porcentaje se definirá anualmente en el correspondiente plan de empresa y se aprobará por orden del Ministro de Fomento, siendo aplicable a partir del

1 de enero siguiente.

### **Artículo 30. Tasa por servicio de señalización marítima.**

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización del servicio de señalización marítima definido en el artículo 91 de esta ley.

2. 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.

En puertos, dársenas e instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización, el concesionario será el sustituto del contribuyente, 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 incurrido el sustituto.

En puertos, dársenas e instalaciones náutico-deportivas en concesión o autorización, el concesionario repercutirá el importe de la tasa en el propietario de a embarcación. La repercusión deberá efectuarse mediante factura o documento análogo en la que el sujeto pasivo incluirá la expresión «Tasa por servicio de señalización marítima incluida en el precio al tipo de».

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

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

4. Los elementos cuantitativos de esta tasa son: el arqueo bruto del buque, dimensión o unidad de embarcación y la actividad que realiza.

5. La cuota 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 i 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 i 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 i por buque o embarcación y por año natural.

d) A las embarcaciones de recreo o deportivas 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 i por cada metro cuadrado resultante del producto de su eslora máxima por su manga máxima y por 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 i por cada metro cuadrado resultante del producto de su eslora máxima por su manga máxima.

6. 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 escale 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.

7. El órgano competente para la matriculación de las embarcaciones, despacho de rol de navegación o

dotación y para la emisión de los certificados de inspección de las mismas, exigirá como requisito para ello los justificantes de haber abonado la tasa por servicio de señalización marítima.

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

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

8. Las Autoridades Portuarias y, en su caso. Puertos del Estado, podrán suscribir convenios con las comunidades autónomas y organismos portuarios dependientes o vinculados a éstas para el cobro de esta tasa.

9. La tasa 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. 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.

## **CAPITULO V**

### **De los precios privados por servicios prestados por las Autoridades Portuarias**

#### **Artículo 31. Tarifas por servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias.**

1. Las Autoridades Portuarias exigirán por los servicios comerciales que presten en régimen de concurrencia 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 y otras análogas. Estas tarifas no podrán ser inferiores al coste del servicio y deberán atender al cumplimiento de los objetivos fijados en el plan de empresa.

2. El Consejo de Administración de cada Autoridad Portuaria aprobará libremente sus tarifas, que serán comunicadas a Puertos del Estado. Excepcionalmente, en el marco de los planes de empresa se podrán acordar tarifas inferiores al coste del servicio en tanto subsistan supuestos de subactividad en ausencia de iniciativa privada.

3. Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, aprobará los criterios analíticos de los costes correspondientes a los servicios comerciales.

#### **Artículo 32. 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 notificación 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, la Autoridad Portuaria certificará por medio del Director 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. No obstante, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá graduar el devengo de intereses y dispensar su exigencia.

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 33. Prescripción.**

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

### **Artículo 34. Suspensión del servicio.**

1. El impago reiterado del servicio prestado facultará a la Autoridad Portuaria para suspender temporalmente su prestación 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 35. 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 el artículo anterior.

## **TITULO II**

### **Régimen de planificación, presupuestario, tributario, de funcionamiento y de control**

## **CAPITULO I**

### **Régimen de planificación de los puertos de interés general**

### **Artículo 36. Instrumentos de planificación.**

1. De acuerdo con la política económica y de transportes del Gobierno, el Ministerio de Fomento aprobará el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales de gestión técnicos, económicos, financieros y de recursos humanos del conjunto del sistema portuario estatal. A tal fin. Puertos del Estado en colaboración con las Autoridades Portuarias elaborará el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, que será ratificado por el Consejo Rector y remitido al Ministro de Fomento para su aprobación.

2. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias habrán de sujetarse a los objetivos generales incluidos en el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, que será ejecutado a través de los planes de empresa y podrá ser desarrollado por medio de planes estratégicos y planes directores.

3. Las Autoridades Portuarias elaborarán los proyectos de los planes directores y de empresa, cuyo contenido será acordado con Puertos del Estado. En el caso de que no se alcance acuerdo, corresponderá al Ministro de Fomento resolver la discrepancia.

Una vez acordados, dichos planes serán ratificados por el Consejo Rector de Puertos del Estado y por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

La modificación de estos planes requerirá el mismo procedimiento establecido en los apartados anteriores.

4. A través de los instrumentos de planificación previstos en esta ley se deberán favorecer las medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de los servicios portuarios.

5. Las comunidades autónomas podrán transmitir al ente público Puertos del Estado un resumen de los objetivos de desarrollo regional establecidos por la comunidad autónoma, que puedan tener incidencia en la actividad portuaria, con el

objeto de que dicha información pueda ser tomada en consideración a la hora de la definición de los objetivos del conjunto del sistema portuario estatal, y de las Autoridades Portuarias, de acuerdo con los mecanismos previstos en esta ley, a cuyo efecto Puertos del Estado les dará traslado de las propuestas de los diferentes planes de las autoridades portuarias localizadas en su ámbito territorial.

#### **Artículo 37. Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria.**

1. Con el fin de establecer el modelo de desarrollo y la posición estratégica de la Autoridad Portuaria, ésta podrá elaborar un plan estratégico que contemple los puertos de su competencia, que incluirá, al menos, un análisis y diagnóstico de la situación actual, la definición de las líneas y objetivos estratégicos, los criterios de actuación y el plan de acción.
2. El plan estratégico, en su caso, deberá actualizarse siempre que se apruebe un nuevo Marco Estratégico del sistema portuario o se produzcan cambios sustanciales que condicionen o alteren su contenido.

#### **Artículo 38. Plan Director de Infraestructuras del Puerto.**

1. La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal, la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura de uno existente, que alteren significativamente su configuración, requerirá la previa aprobación de un Plan Director de Infraestructuras del puerto.

El proyecto de Plan Director de Infraestructuras será elaborado por la Autoridad Portuaria e incluirá: la definición de las necesidades de desarrollo de un 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 óptima, estudios de impacto ambiental que procedan, previsión de desarrollo por fases, valoración y recursos, análisis financiero y de rentabilidad, y análisis de accesos terrestres.

La aprobación del Plan Director de Infraestructuras que tenga como objeto la construcción de un nuevo puerto corresponderá al Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado.

2. Previa a su aprobación y una vez realizada la tramitación ambiental que corresponda por las Autoridades Portuarias, se elevará por Puertos del Estado al Ministerio de Medio Ambiente para la evaluación de impacto ambiental, cuando proceda. Asimismo, y previa su aprobación, se dará audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.
3. La ejecución de las obras previstas en un Plan Director de Infraestructuras requerirá, en su caso, la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios, de acuerdo con lo previsto en el artículo 97 de esta ley.

#### **Artículo 39. Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria.**

1. El proyecto de Plan de Empresa será elaborado anualmente por la Autoridad Portuaria, de acuerdo con los objetivos definidos, en su caso, en los instrumentos de planificación plurianual que deberán ajustarse a la política económica del Gobierno. Dicho plan deberá contener, como mínimo: un diagnóstico de situación, las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financieras, los objetivos de gestión, la estructura de personal y oferta de empleo, la evolución de los ratios de gestión, la programación financiera, la programación de inversiones públicas, la estimación de inversiones privadas, el objetivo anual de rentabilidad, el coeficiente corrector a que se refiere el artículo 26 de esta ley, el porcentaje de facturación a efectos de determinación de bonificaciones para potenciar la captación y consolidación de tráficos en cada puerto previsto en el artículo 27. 3 y el porcentaje a que hace referencia el artículo 29. 5 para la determinación de la cuota de la tasa por servicios generales.
2. La programación de inversiones públicas incluirá las inversiones materiales, inmateriales y financieras que tengan anualidad en el año a que se refiere el Plan de Empresa o en el período asociado al plan de actuación plurianual considerado, con el correspondiente reparto de anualidades que requiera el proyecto.
3. Deberán realizarse los correspondientes estudios de rentabilidad económico-financiera y, en su caso, la evaluación de impacto ambiental, en aquellas actuaciones incluidas en la programación de inversiones públicas que sean relevantes, siguiendo para ello los criterios establecidos en la legislación vigente y en las directrices que establezca Puertos del Estado.

## **CAPITULO II** **Régimen presupuestario**

#### **Artículo 40. Régimen jurídico.**

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias se regirán en materia presupuestaria por lo dispuesto en esta ley y en las

disposiciones de la Ley General Presupuestaria que les resulten de aplicación.

#### **Artículo 41. Presupuestos y programas consolidados.**

1. Puertos del Estado elaborará anualmente, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 87 y 88 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, los Presupuestos de Explotación y de Capital y el Programa de Actuación Plurianual consolidados del sistema portuario de titularidad estatal que, una vez aprobados por el Consejo Rector de Puertos del Estado, serán remitidos al Ministerio de Fomento para su tramitación en la forma establecida en el artículo 89 del citado texto refundido e integración en los Presupuestos Generales del Estado.

Los presupuestos y el programa de actuación consolidados del sistema portuario de titularidad estatal integrarán los presupuestos y programas individuales de las Autoridades Portuarias y del ente público Puertos del Estado, y habrán de sujetarse a las disposiciones que, en su caso, sean de aplicación de la Ley 18/2001, de 12 de diciembre. General de Estabilidad Presupuestaria, así como a los criterios y directrices de la política presupuestaria del Gobierno. Para esta consolidación se respetarán íntegramente los planes de empresa aprobados para cada Autoridad Portuaria.

2. Las variaciones de los presupuestos de explotación y capital consolidados se ajustarán a lo previsto en el artículo 90. 2 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, y se tramitarán a propuesta de Puertos del Estado.

Cuando no concurren las previsiones a que se refiere dicho artículo, las modificaciones del presupuesto de explotación o del presupuesto de adquisiciones de inmovilizado que incrementen las cuantías totales de dichos presupuestos consolidados serán aprobadas por el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado. En los demás casos, la variación de las dotaciones presupuestarias será autorizada por Puertos del Estado.

#### **Artículo 42. Presupuestos y programas individuales.**

1. Las Autoridades Portuarias aprobarán cada año los proyectos de presupuestos de explotación y capital y de programa de actuación plurianual individuales, que se ajustarán a las previsiones económico-financieras y a la programación financiera y de inversiones acordadas con Puertos del Estado en el marco de los respectivos planes de empresa.

En la elaboración de dichos proyectos las Autoridades Portuarias habrán de sujetarse a los objetivos generales que establezca Puertos del Estado. Dichos proyectos serán remitidos a Puertos del Estado para su aprobación con carácter previo e integración, junto con los individuales de Puertos del Estado, en los presupuestos y programas consolidados. Por el Ministerio de Hacienda se establecerá la información complementaria que junto a dichos proyectos deberá ser tramitada a la Dirección General de Presupuestos.

2. Cuando a nivel consolidado no concurren las previsiones a que se refiere el artículo 90. 2 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, serán aprobadas por los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias o por el Consejo Rector de Puertos del Estado, según corresponda, las modificaciones internas de los presupuestos individuales de explotación o capital que no incrementen sus respectivas cuantías totales. De estas modificaciones se informará a Puertos del Estado.

No obstante, cuando las modificaciones internas representen incremento de los gastos de personal o afecten a la programación de inversiones, deberán ser aprobadas por Puertos del Estado.

Las modificaciones de los presupuestos individuales de los organismos públicos portuarios por reasignaciones de dotaciones presupuestarias entre los mismos que no incrementen la cuantía total de los presupuestos consolidados, serán aprobadas por Puertos del Estado.

### **CAPITULO III** **Régimen contable**

#### **Artículo 43. Régimen contable.**

1. Los organismos públicos portuarios ajustarán su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio, a las del Plan General de Contabilidad y a las demás que sean de aplicación. La adaptación sectorial se ajustará a lo dispuesto reglamentariamente.

Para garantizar la necesaria homogeneidad contable, en el marco de la normativa prevista en el párrafo anterior. Puertos del Estado establecerá directrices relativas a los criterios valorativos, así como a la estructura y normas de elaboración de las cuentas anuales, que deberán ser aplicados por las Autoridades Portuarias.

2. El ejercicio social se computará por períodos anuales, comenzando el día 1 del mes de enero de cada año.

3. Las cuentas anuales, que comprenderán el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria, deberán formularse en el plazo máximo de tres meses desde el cierre del ejercicio económico y serán aprobadas, según el caso, por los respectivos Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias o por el Consejo Rector de Puertos del Estado. La aprobación deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

Los resultados de cada ejercicio, positivos o negativos, se aplicarán a las correspondientes cuentas de beneficios o pérdidas acumulados integrantes de los fondos propios de la entidad, y se destinarán al cumplimiento de las funciones previstas en esta ley para dichos organismos.

4. Puertos del Estado elaborará anualmente un balance, cuenta de pérdidas y ganancias y cuadro de financiación consolidados 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.

## **CAPITULO IV** **Régimen de fiscalización y control**

### **Artículo 44. Régimen de fiscalización y control.**

1. El régimen de control de las actividades económicas y financieras de los organismos públicos portuarios se ejercerá, de conformidad con lo establecido en los artículos 17. 3 y 20 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.

2. Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado estarán sometidas a la obligación de rendir cuentas de sus operaciones ante el Tribunal de Cuentas, por conducto de la Intervención General de la Administración del Estado. Dichas cuentas se formarán y rendirán de acuerdo con los principios y normas de contabilidad recogidos en el Plan General de Contabilidad vigente para la empresa española y disposiciones que lo desarrollan.

Serán cuentadantes los Presidentes de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado, siendo responsables de la información contable y de la rendición de las cuentas, debidamente autorizadas, en los plazos fijados al efecto.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el texto refundido de la Ley General Presupuestaria y conforme a lo establecido en el artículo 26. 1. f) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el control de objetivos a que se refiere el artículo 17. 2 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, será competencia de Puertos del Estado respecto de las Autoridades Portuarias, y de la Intervención General de la Administración del Estado y del Ministerio de Fomento respecto de Puertos del Estado.

4. Puertos del Estado ejercerá sobre el sistema portuario, a través de los correspondientes planes de control, la función de control interno con el objeto de analizar la seguridad de los activos, la fiabilidad de la información financiera y el cumplimiento de las leyes y normas aplicables.

5. Los informes de control serán elevados por los Presidentes de las Autoridades Portuarias a los respectivos Consejos de Administración, y por el de Puertos del Estado al Consejo Rector, junto con la propuesta de medidas que, en su caso, proceda adoptar. El Presidente de Puertos del Estado elevará al Ministerio de Fomento todos los informes de control realizados sobre los organismos públicos portuarios.

## **CAPITULO V** **Régimen tributario**

### **Artículo 45. Régimen tributario.**

Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado quedan sometidas al mismo régimen tributario que corresponde al Estado, sin perjuicio de la aplicación a dichas Entidades del régimen de entidades parcialmente exentas en el Impuesto sobre Sociedades, a cuyo efecto los ingresos por la prestación de servicios comerciales tendrán la consideración de ingresos procedentes de explotaciones económicas.

El régimen tributario del dominio público portuario será el mismo que el establecido para el dominio público marítimo-terrestre.

## **CAPITULO VI** **Régimen patrimonial**

#### **Artículo 46. Patrimonio propio de los organismos portuarios.**

Para el cumplimiento de los fines que les son propios, las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado tendrán un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado les atribuya como propios, los que adquieran en el futuro por cualquier título o les sean cedidos o donados por cualquier persona o entidad.

#### **Artículo 47. Adscripción y afectación de bienes a los organismos públicos portuarios.**

1. Los bienes patrimoniales del Estado que se adscriban a los organismos públicos portuarios y estén afectados a su servicio conservarán su calificación jurídica originaria, debiendo utilizarlos exclusivamente para el cumplimiento de los fines determinantes de su afectación o adscripción.

Los organismos públicos portuarios podrán ejercer en cualquier momento respecto de estos bienes las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración del Estado la Ley de Costas.

2. El cambio de afectación de bienes de dominio público estatal a favor de los organismos públicos portuarios, así como la adscripción de nuevos bienes patrimoniales, se efectuará singularmente por el Ministerio de Hacienda, a propuesta del Ministerio de Fomento, salvo cuando estos nuevos bienes procedan de la ejecución por dichas entidades de nuevas obras e instalaciones o sean adquiridos en el desarrollo de sus actividades, o mediante la aprobación del Plan de utilización de los espacios portuarios de conformidad con lo previsto en el artículo 96 de esta ley.

#### **Artículo 48. Desafectación de bienes de dominio público adscritos a las Autoridades Portuarias.**

1. Los bienes de dominio público portuario que resulten innecesarios para el cumplimiento de fines de este carácter podrán ser desafectados por el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, previa declaración de innecesariedad por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria e informe de la Dirección General de Costas sobre las características físicas de dichos bienes, a efectos de la protección y defensa del dominio público marítimo-terrestre. Los bienes desafectados se incorporarán al patrimonio de la Autoridad Portuaria, quien podrá proceder a su enajenación, permuta o, en su caso, cesión gratuita previa comunicación a la Dirección General de Patrimonio. Cuando el valor venal del bien, determinado mediante tasación independiente, sea superior a 3. 000. 000 de euros y no exceda de 18. 000. 000 de euros, su enajenación y las condiciones de la misma deberán ser autorizadas, además, por Puertos del Estado, y por el Gobierno cuando sobrepase esta última cantidad.

Sólo se admitirá la cesión gratuita de los bienes desafectados a favor de las Administraciones públicas y para fines de utilidad pública o interés social. Si los bienes cedidos no fueran destinados al uso previsto, o dejaren de serlo posteriormente, se considerará resuelta la cesión y revertirán aquéllos a la Autoridad Portuaria, teniendo derecho a percibir el valor de los detrimentos o deterioros experimentados. La cesión deberá ser autorizada por Puertos del Estado, previo informe de la Dirección General de Patrimonio que tendrá carácter vinculante y se entenderá en sentido favorable si transcurre el plazo de un mes sin que sea emitido de forma expresa. Se exceptúa el caso de que el valor del bien exceda de 18. 000. 000 de euros, en cuyo caso deberá ser autorizada por el Gobierno.

En el caso de que los bienes declarados innecesarios conserven las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre, de los definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, se declarará por el Ministro de Fomento su incorporación automática al uso propio del dominio público marítimo-terrestre regulado por dicha ley.

Sin embargo, cuando deban adoptarse medidas medioambientales correctoras sobre los referidos bienes, las mismas se acordarán entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Ministerio de Fomento, y se incorporarán a la orden del Ministro de Fomento. En el caso de que dichas medidas resulten necesarias como consecuencia de los efectos que haya producido la gestión portuaria sobre el dominio público desafectado, la incorporación de dichos bienes no se entenderá efectuada hasta que la Autoridad Portuaria haya ejecutado las mismas. En otro caso la orden precisará la participación de cada departamento ministerial en la ejecución de estas medidas.

La orden del Ministro de Fomento que acuerde la desafectación conllevará la rectificación de la delimitación de la zona de servicio del puerto contenida en el

plan de utilización de los espacios portuarios, y se comunicará al Ministerio de Medio Ambiente a los efectos previstos en el párrafo anterior.

2. Los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias y el Consejo Rector de Puertos del Estado, sin necesidad de expresa declaración de desafectación del servicio, podrán acordar el desguace y, en su caso, la enajenación de materiales inservibles y de instalaciones no fijas, así como la enajenación de bienes muebles de cualquier naturaleza.

3. El producto obtenido de las enajenaciones se destinará a la financiación de las adquisiciones de inmovilizado previstas

en el plan de inversiones.

#### **Artículo 49. Desafectación de bienes de dominio público adscritos a Puertos del Estado.**

1. Los bienes de dominio público de Puertos del Estado que no sean precisos para el cumplimiento de sus fines serán desafectados por el Ministro de Fomento, previa declaración de innecesariedad por el Consejo Rector de Puertos del Estado, y se incorporarán al patrimonio del mismo, quien podrá proceder a su enajenación, permuta o, en su caso, cesión gratuita. Cuando el valor venal del bien, determinado mediante tasación independiente, sea superior a 18. 000. 000 de euros su enajenación y las condiciones de la misma deberán ser autorizadas, además, por el Gobierno a propuesta del Ministro de Fomento.

2. La cesión gratuita se regirá por los mismos presupuestos previstos en el artículo anterior y deberá ser autorizada por el Ministro de Fomento, previo informe de la Dirección General de Patrimonio que tendrá carácter vinculante y se entenderá en sentido favorable si transcurre el plazo de un mes sin que se haya emitido de forma expresa. Se exceptúa el caso de que el valor del bien exceda de 18. 000. 000 de euros, en cuyo caso deberá ser autorizada por el Gobierno.

#### **Artículo 50. Participación en sociedades y otras entidades.**

1. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias podrán participar únicamente en sociedades cuyo objeto esté ligado al desarrollo de actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan la competitividad del puerto y los tráficos portuarios. En ningún caso podrán participar en sociedades que presten servicios portuarios básicos o en sociedades que tengan influencia efectiva en aquéllas, con la excepción prevista en el artículo 60. 4 de esta ley.

La adquisición o enajenación de acciones de sociedades en las que participe Puertos del Estado deberá ser autorizada por su Consejo Rector cuando estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

La adquisición o enajenación de acciones de sociedades en las que participe la Autoridad Portuaria deberá ser autorizada por su Consejo de Administración, previo informe favorable de Puertos del Estado cuando el conjunto de compromisos contraídos en dicha sociedad no supere el uno por ciento del activo fijo neto de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria. Cuando el conjunto de los compromisos contraídos en dicha sociedad pueda superar el uno por ciento del activo fijo neto de la Autoridad Portuaria, la adquisición requerirá previa autorización de Puertos del Estado.

Cuando la adquisición o enajenación de acciones de sociedades implique la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria de alguno de los organismos o del sistema portuario estatal, la autorización corresponderá al

Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento.

2. Deberán ser aprobadas por el Consejo Rector de Puertos del Estado o por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria previo informe favorable de Puertos del Estado, las operaciones de adquisición o enajenación de acciones de terceras sociedades que realicen las sociedades participadas en las que Puertos del Estado o la Autoridad Portuaria, respectivamente, posean individualmente o de forma conjunta una posición dominante.

A los únicos efectos de determinación de la existencia de posición dominante, se estará a lo dispuesto por la normativa contable en relación con los grupos de sociedades y la formulación de cuentas anuales consolidadas.

3. La participación de Puertos del Estado o de sus sociedades dominadas en fundaciones o consorcios deberá ser aprobada por el Consejo Rector.

La participación de la Autoridad Portuaria o de sus sociedades dominadas en fundaciones o consorcios deberá ser aprobada por el Consejo de Administración, previo informe favorable de Puertos del Estado.

La creación de fundaciones estatales y la adquisición de la posición mayoritaria por los organismos portuarios en la dotación fundacional requerirá autorización del Consejo de Ministros.

## **CAPITULO VII** **Régimen de los recursos humanos**

#### **Artículo 51. Régimen de personal.**

1. El personal de los organismos públicos portuarios quedará vinculado, con carácter general, a su entidad respectiva por una relación sujeta a las normas de derecho laboral que le sean de aplicación, sin perjuicio de que, para las actividades en que proceda, pueda ajustarse a las normas de derecho civil o mercantil.

2. Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado habrán de ajustar su política de recursos humanos a los principios, criterios y disposiciones de la política económica y presupuestaria del Gobierno en materia de personal al servicio del sector público estatal, así como a los criterios de actuación y objetivos generales establecidos en el Marco Estratégico.

Las competencias de control en materia de personal que correspondan a los Ministerios de Hacienda y de Administraciones Públicas se ejercerán de forma agregada para el sistema portuario, a través de Puertos del Estado.

3. El régimen de incompatibilidades del personal de los organismos públicos portuarios se ajustará al establecido con carácter general para el personal de los organismos públicos.

#### **Artículo 52. Retribuciones del personal.**

1. Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado propondrán, para el conjunto del sistema portuario, los criterios generales de las retribuciones de los directores y del personal técnico no sometido a convenio, así como los criterios generales que regirán la negociación colectiva del personal sujeto a convenio, con arreglo a lo dispuesto en las correspondientes leyes de presupuestos para el personal del sector público estatal.

2. La masa salarial agregada anual será aprobada por los órganos competentes con arreglo a lo que se establezca en las leyes presupuestarias para el personal al servicio del sector público estatal, incluyendo, en su caso, las dotaciones que pudieran derivarse de la modificación del contenido de los puestos de trabajo, las variaciones en las estructuras de personal de los organismos públicos portuarios, la modificación de las condiciones de trabajo, así como del grado de consecución de objetivos y la evolución de los ratios de gestión del sistema, que también serán asignadas de forma agregada para todo el sistema.

3. Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado negociarán un convenio colectivo que regule las relaciones laborales del personal no directivo ni técnico del conjunto del sistema portuario. En el ámbito de cada organismo público portuario se negociará un acuerdo de empresa, en materia de productividad y otros aspectos específicos que le sean asignados por el convenio colectivo. Este acuerdo tendrá carácter normativo y su vigencia será, como máximo, la del convenio colectivo.

4. Las masas salariales para cada organismo público portuario se acordarán, dentro del agregado del sistema, en el correspondiente plan de empresa, a través de la aplicación del convenio colectivo, y la aprobación del acuerdo de empresa correspondiente al ejercicio en curso, tomando en consideración, especialmente para los conceptos variables de rendimiento y productividad, la evolución de sus ratios de gestión, en particular los correspondientes al importe neto de la cifra de negocios y los resultados del ejercicio sobre plantilla media, así como a la adopción de sistemas de gestión y administración de la entidad que conduzcan a la consecución de los objetivos fijados en los instrumentos de planificación y, en especial, la reducción sostenible de los costes y consiguiente mejora de sus resultados de explotación.

#### **Artículo 53. Estructura de personal.**

1. La estructura de personal de los organismos públicos portuarios responderá a los criterios de actuación, a los objetivos generales de gestión, y a las necesidades de recursos humanos del conjunto del sistema portuario fijados en el Marco Estratégico.

2. La estructura de personal agregada del sistema portuario y su evolución plurianual será aprobada por los órganos competentes de los Ministerios de Hacienda y de Administraciones Públicas, y será objeto en su caso de revisión anual una vez concluya el proceso de elaboración de los planes de empresa y con carácter previo a su aprobación.

3. Las estructuras de personal de las Autoridades Portuarias serán acordadas en el Plan de Empresa.

4. La oferta anual de empleo que se fije de acuerdo con la normativa presupuestaria se distribuirá para cada una de las Autoridades Portuarias según lo acordado en los planes de empresa, teniendo en cuenta el programa plurianual de dotación de las estructuras de los organismos públicos portuarios, elaborados con el mismo horizonte temporal de los planes de empresa.

5. Corresponde a Puertos del Estado la coordinación de la política de contratación temporal en el conjunto del sistema portuario, en el marco de la normativa del empleo público y de conformidad con lo acordado en los planes de empresa.

#### **Artículo 54. Selección de personal.**

La selección del personal se realizará de acuerdo con sistemas basados en los principios de igualdad, mérito y capacidad y mediante convocatoria pública. Esta última, no será de aplicación para el personal directivo y de confianza. Puertos del Estado elaborará directrices y procedimientos en materia de selección del personal que garanticen dichos principios, incluyendo los requisitos de titulación exigible para el personal excluido de convenio.

### **Artículo 55. Funciones de los organismos públicos portuarios.**

Corresponden al Consejo Rector de Puertos del Estado y al Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias, en los términos previstos en esta ley, las siguientes facultades en relación con el personal del organismo:

- a) Aprobar, a iniciativa del Presidente, la organización de la entidad y sus modificaciones.
- b) Nombrar y separar al personal directivo de la entidad y aprobar su régimen retributivo, a propuesta del Presidente.
- c) Definir las necesidades del personal de la entidad, así como sus modificaciones, aprobar su régimen retributivo, contratar al mismo y cuantos actos sean necesarios para este fin.

## **TITULO III** **La prestación de servicios**

### **CAPITULO 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 fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad.
2. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios y al desarrollo de actividades económicas en los puertos de interés general, en los términos establecidos en esta ley.
3. Las Autoridades Portuarias favorecerán la libre competencia en el ámbito de los puertos que gestionan y adoptarán las medidas necesarias para ello, conforme a lo dispuesto en esta ley.

Puertos del Estado promoverá la competencia en el sistema portuario, pudiendo adoptar las medidas de regulación, ordenación y control que a tal fin sean necesarias, conforme a lo dispuesto en esta ley y sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros organismos.

4. De acuerdo con lo previsto en esta ley, la prestación de servicios en los puertos de interés general se realizará por las Autoridades Portuarias en los casos en que proceda y por los particulares que tengan la correspondiente licencia o autorización, según corresponda.

Los servicios se clasifican en:

- a) Servicios portuarios, que podrán ser generales o básicos.
- b) Servicios comerciales y otras actividades.
- c) Servicio de señalización marítima.

### **CAPITULO II** **De los servicios portuarios**

#### **SECCION 10.** **Concepto y clases de servicios portuarios**

#### **Artículo 57. Concepto y clases de servicios portuarios.**

1. Son servicios portuarios las actividades de prestación de interés general que se desarrollan en la zona de servicio de los puertos, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.
2. Los servicios portuarios se clasifican en servicios generales del puerto, cuya prestación se reserva a la Autoridad Portuaria, y servicios básicos, que se prestan en régimen de competencia, sin perjuicio de lo previsto en esta ley para el servicio de practicaje.

**SECCION 20.**  
**Los servicios portuarios generales**

**Artículo 58. Concepto y clases de servicios generales**

1. Son servicios generales del puerto aquellos servicios comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud.

2. Las Autoridades Portuarias prestarán en la zona de servicio del puerto los siguientes servicios generales:

- a) El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- b) El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos, comerciales y otras actividades.
- c) Los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto, así como su balizamiento interior.

La instalación y el mantenimiento del balizamiento de las instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, serán realizados por el titular de las mismas o responsable de la actividad y a su costa, de acuerdo con el proyecto de ejecución aprobado por la Autoridad Portuaria.

d) Los servicios de vigilancia, seguridad y policía en las zonas comunes, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones.

e) El servicio de alumbrado de las zonas comunes.

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

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

**Artículo 59. Prestación de servicios generales.**

1. Los servicios generales serán gestionados por la Autoridad Portuaria.

2. Estos servicios serán prestados, de acuerdo con las normas y criterios técnicos previstos en el Reglamento de Explotación y Policía y en las ordenanzas del puerto, por personal de la Autoridad Portuaria, sin perjuicio de que puedan encomendarse a terceros en determinados casos cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad.

**SECCION 30.**  
**Los servicios portuarios básicos**

**Artículo 60. Concepto y clases de servicios básicos.**

1. Son servicios básicos aquellas actividades comerciales que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario.

2. Los servicios básicos son los siguientes:

a) Servicio de practicaaje.

b) Servicios técnico-náuticos:

11. Remolque portuario.

21. Amarre y desamarre de buques.

c) Servicios al pasaje:

11. Embarque y desembarque de pasajeros. 21. Carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.

d) Servicios de manipulación y transporte de mercancías:

11. Carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías. 21. Depósito. 31. Transporte horizontal.

A los efectos de esta ley, estos servicios sólo tendrán la condición de servicios básicos cuando estén asociados directamente a las operaciones de carga y descarga de buques o a las operaciones directamente vinculadas al intercambio entre medios de transporte o al tránsito marítimo, siempre que se desarrollen en los buques, o íntegramente en las zonas que, de acuerdo con el plan de utilización de espacios portuarios, se encuentren destinadas a los usos comerciales a que se refiere el artículo 94. 10.) de esta ley de conformidad con lo previsto en el artículo 85. 1. 1. 4 de la misma, así como en aquellas otras a las que se refiere el Real Decreto ley 2/1986.

e) Servicios de recepción de desechos generados por buques:

11. Recepción de desechos sólidos. 21. Recepción de desechos líquidos.

El Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, podrá ampliar la anterior relación con otros servicios cuya prestación se considere necesario garantizar por su especial relevancia para la seguridad, continuidad y competitividad de las operaciones portuarias.

3. Estos servicios básicos estarán sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en esta ley, que se desarrollarán en los correspondientes pliegos reguladores de los servicios, con la finalidad de garantizar su prestación en condiciones de seguridad, continuidad y regularidad, cobertura, calidad y precio razonables, así como respeto al medio ambiente.

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

A tal fin, cuando lo requieran las circunstancias, por ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, las Autoridades Portuarias podrán asumir la prestación del servicio, directa o indirectamente por cualquier procedimiento reconocido en las leyes, o concurrir a la prestación del mismo con la iniciativa privada. Las Autoridades Portuarias prestarán el servicio de acuerdo con las condiciones de los pliegos reguladores del servicio y por un plazo limitado, no superior a cinco años, salvo que subsistan las circunstancias que hayan motivado la asunción de la prestación, debiendo exigir en contraprestación las correspondientes tarifas de acuerdo con lo previsto en el artículo 76. 1. h) de esta ley, que se someterán al mismo régimen jurídico que los precios privados por servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias.

5. La Autoridad Portuaria autorizará, cuando proceda, la autoprestación y la integración de servicios, en los términos y con las condiciones previstas en la sección 40. de este título.

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

#### **Artículo 61. Obligaciones de servicio público.**

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

a) Mantener la continuidad y regularidad de los servicios en función de las características de la demanda, salvo causa de fuerza mayor, haciendo frente a las circunstancias adversas que puedan producirse con las medidas exigibles a un empresario diligente.

Para garantizar la continuidad en la prestación del servicio, las Autoridades Portuarias podrán establecer servicios mínimos de carácter obligatorio.

b) Cooperar con la Autoridad Portuaria y la Administración marítima y, en su caso, con otros prestadores del servicio, en labores de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, cuando sean necesarias, así como en la prevención y control de emergencias. Asimismo, informar de aquellas incidencias que puedan afectar a cualquiera de estas materias o a la seguridad marítima en general.

c) Someterse a la potestad tarifaria, cuando proceda, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares por las que se rige el título habilitante.

d) Colaborar en la formación práctica en la prestación del servicio, en el ámbito del puerto en el que desarrolla su actividad.

2. Los pliegos reguladores concretarán las obligaciones establecidas en los párrafos anteriores, de acuerdo con lo previsto en esta ley o en cualquier otra norma que sea de aplicación, haciéndolos acordes con la iniciativa empresarial y la competencia entre servicios y las necesidades particulares de los servicios prestados en cada puerto.

3. Las obligaciones de servicio público se aplicarán de forma que sus efectos sean neutrales en relación con la competencia entre prestadores de los servicios básicos.

#### **Artículo 62. Utilización de los servicios básicos.**

1. Los servicios básicos se prestarán a solicitud de los usuarios por las empresas autorizadas.

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 deberá establecer, por razones de seguridad marítima, el uso obligatorio de otros servicios técnico-náuticos 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 océano-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. Las ordenanzas portuarias aprobadas por las Autoridades Portuarias deberán establecer, por razones de operativa y de seguridad, normas complementarias y condiciones específicas de utilización de los servicios básicos, así como el ámbito geográfico al que se extiendan.

3. Cuando la utilización del servicio no sea obligatoria, las Autoridades Portuarias podrán imponer el uso de los servicios técnico-náuticos si por circunstancias

extraordinarias consideran que está en riesgo el funcionamiento, la operatividad o la seguridad del puerto. A su vez, en dichas circunstancias y por razones de seguridad marítima, la Capitanía Marítima podrá declarar la obligatoriedad de dichos servicios.

#### **Artículo 63. Títulos administrativos habilitantes para la prestación de servicios básicos.**

1. La prestación de servicios básicos requerirá la obtención de la correspondiente licencia de la Autoridad Portuaria.

2. Las licencias podrán ser de carácter general o específico. Las licencias de carácter general habilitarán para la prestación del conjunto de los servicios incluidos en cada uno de los párrafos c), d) o e) del artículo 60. 2, y las de carácter específico se otorgarán para cada uno de los servicios relacionados en aquéllas.

Las licencias de los servicios de practicaje y técnico-náuticos serán siempre de carácter específico.

Asimismo, las licencias para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías podrán otorgarse por tipo de tráfico o de carga.

3. Salvo cuando esté limitado el número de prestadores, la licencia se otorgará con carácter reglado, previa acreditación del cumplimiento por el solicitante de las condiciones y requisitos previstos en esta ley, en el pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio.

#### **Artículo 64. Régimen de acceso a la prestación de servicios básicos**

1. Podrán ser titulares de licencias las personas físicas o jurídicas, españolas, de otros países de la Unión Europea o de terceros países, condicionadas estas últimas a la prueba de reciprocidad, salvo en los supuestos en que los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio no exija dicho requisito, que tengan plena capacidad de obrar; no estén incurso en causa de incompatibilidad y acrediten, en los términos previstos en el pliego regulador del servicio, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Solvencia económica, técnica y profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes del servicio, que se determine en el pliego regulador de cada servicio.

b) Estar al corriente del cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.

Se considerará que las empresas se encuentran al corriente de las obligaciones de carácter fiscal, cuando concurren las circunstancias previstas en el apartado 1 del artículo 13 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se

aprueba el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. La acreditación del cumplimiento de dichas circunstancias se efectuará de conformidad con lo regulado en el apartado 2 de dicho artículo.

c) Cumplimiento de las condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio, de acuerdo con lo previsto en esta ley y demás normativa aplicable.

2. Las condiciones de acceso a la prestación que se fijen en los pliegos deberán ser transparentes, no discriminatorias, objetivas, adecuadas y proporcionadas, y deberán garantizar los siguientes objetivos:

a) La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad que se establezcan.

b) El desarrollo de la planificación portuaria.

c) El comportamiento competitivo de los operadores del servicio.

d) La protección de los usuarios.

e) La protección de los intereses de la Autoridad Portuaria y de la seguridad pública.

3. Entre los requisitos técnicos para la prestación del servicio se incluirán medios humanos y materiales suficientes que, permitiendo desarrollar las operaciones unitarias habituales, tanto las más simples como las más complejas, en condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en función de las características de la demanda, no impidan la competencia entre operadores.

4. La prestación de servicios básicos se regirá por el sistema de libre competencia, salvo lo establecido en el apartado siguiente.

5. La Autoridad Portuaria, de oficio, podrá limitar en cada puerto que gestione el número de prestadores de cada servicio por razones objetivas derivadas de la disponibilidad de espacios, de la capacidad de las instalaciones, de la seguridad o de normas medioambientales. En los servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías, las anteriores limitaciones podrán aplicarse por tipo de tráfico o carga.

El acuerdo de limitación, que incluirá la determinación del número de prestadores, se adoptará por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa consulta al Comité de Servicios Portuarios Básicos e informe de Puertos del Estado, y podrá afectar a toda la zona de servicio del puerto o a una parte de la misma. La determinación del número de prestadores deberá realizarse considerando el mayor número posible de prestadores que permitan las circunstancias. El acuerdo de limitación se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

Cuando la causa de la limitación sea la seguridad marítima. Puertos del Estado solicitará informe a la Dirección General de la Marina Mercante, que tendrá carácter vinculante, y se entenderá en sentido favorable si transcurre el plazo de 15 días sin que sea emitido de forma expresa.

Estas licencias se otorgarán por concurso de acuerdo con lo establecido en el artículo 67. 3 de esta ley. En estos casos las prescripciones técnicas del servicio fijarán un plazo de vigencia más breve que el que correspondería si se prestase el servicio en régimen de libre competencia.

En la medida en que se alteren las causas que la motivaron, dicha limitación será revisable total o parcialmente por la Autoridad Portuaria, previa consulta al Comité de Servicios Portuarios Básicos e informe de Puertos del Estado, quien solicitará informe vinculante a la Dirección General de la Marina Mercante cuando la causa de la limitación haya sido la seguridad marítima que se entenderá en sentido favorable si transcurre el plazo de 15 días sin que sea emitido de forma expresa. Asimismo se solicitará informe a la autoridad ambiental competente cuando la causa de la limitación derive de normas medioambientales.

Cuando la autoridad portuaria sea prestadora del mismo servicio o servicios o de un servicio o servicios similares al objeto de limitación, o ejerza un control directo o indirecto sobre el prestador del mismo servicio o servicios o de un servicio o servicios similares en ese puerto, el acuerdo de limitación o su revisión será adoptado por el Consejo Rector de Puertos del Estado.

No obstante, aunque el número de prestadores esté limitado, el titular de una concesión demanial cuyo objeto sea la prestación de servicios al pasaje o de manipulación y transporte de mercancías, tendrá derecho a la obtención de una de las licencias para la prestación de dicho servicio, siempre que cumpla las condiciones exigidas

para ello, que estarán restringidas al ámbito del dominio público en concesión.

6. Sin perjuicio de lo previsto en el apartado anterior, debido a la singularidad y especial incidencia del servicio de

practicaje en la seguridad marítima, 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 practicaje correspondientes a cada una de dichas áreas sean totalmente independientes.

La Dirección General de la Marina Mercante podrá requerir, por razones de seguridad marítima, la declaración de la limitación del número de prestadores en los demás servicios técnico-náuticos.

7. En el plan de utilización de los espacios portuarios previsto en esta ley se podrá determinar el tipo de actividades comerciales y de servicios portuarios que puedan realizarse en la totalidad de la zona de servicio del puerto o en parte de la misma, en particular el tipo de tráfico y las categorías de carga que podrán manipularse en el puerto y la asignación de espacio o capacidad de infraestructura a tales actividades, sin que ello constituya limitación del número de prestadores del servicio.

Con el objeto de favorecer las medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de servicios portuarios, para los tipos de tráfico y categoría de cargas que puedan manipularse en un puerto, en el plan de utilización se asignará espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización.

### **Artículo 65. Pliegos reguladores y prescripciones particulares de los servicios básicos.**

1. Puertos del Estado aprobará para el conjunto de los puertos de interés general los pliegos reguladores de cada servicio, previa audiencia de las organizaciones y asociaciones más representativas reconocidas por la ley cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego e informe de las Autoridades Portuarias y de los servicios jurídicos de Puertos del Estado. Dichos pliegos establecerán las condiciones generales de acceso, de acuerdo con lo previsto en el artículo anterior, las obligaciones de servicio público a cargo de los prestadores y criterios de cuantificación de los costes de las mismas, los criterios generales para la consideración de una inversión como significativa, así como el estatuto jurídico de los derechos y deberes que se incorporarán a las licencias, con arreglo a lo dispuesto en esta ley y en las disposiciones que, en su caso, la desarrollen. La Dirección General de la Marina Mercante informará con carácter vinculante los pliegos reguladores de los servicios técnico-náuticos, en lo que se refiere a la seguridad marítima, en el plazo de 15 días desde la recepción de la documentación, entendiéndose emitido en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que se haya dictado de forma expresa.

2. Las Autoridades Portuarias elaborarán, oído el Comité de Servicios Portuarios Básicos, las prescripciones particulares de cada servicio que, con carácter previo a su aprobación o modificación por el Consejo de Administración, deberán ser sometidas a informe de Puertos del Estado en cuanto a aquellas inscripciones que especifiquen o desarrollen lo previsto en los pliegos generales. Estas prescripciones deberán ajustarse al pliego regulador del servicio y podrán aprobarse para diferentes zonas de un puerto, para toda su zona de servicio o, en su caso, para más de un puerto gestionado por la misma Autoridad Portuaria.

En los servicios de practicaje, técnico-náuticos. Puertos del Estado recabará informe vinculante de la Dirección General de la Marina Mercante en lo que se refiere a la seguridad marítima, que deberá ser emitido en el plazo de 15 días, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que se haya dictado de forma expresa.

La Autoridad Portuaria podrá modificar las prescripciones particulares del servicio cuando existan desajustes entre las características de la oferta y las necesidades de la demanda que afecten a la correcta prestación del servicio.

3. Los pliegos reguladores del servicio deberán ser publicados en el «Boletín Oficial del Estado». Los acuerdos de aprobación y modificación de las prescripciones particulares deberán ser anunciados en dicho Boletín Oficial y publicados por las Autoridades Portuarias en formato físico y electrónico del modo que reglamentariamente se determine.

4. Las prescripciones particulares del servicio incluirán, entre otras:

a) Requisitos de capacidad.

b) Requisitos de solvencia económica, financiera, técnica y profesional adecuados a cada servicio.

c) Cobertura universal, con obligación de atender a toda demanda razonable en condiciones no discriminatorias.

d) Ambito geográfico al que se extiende la prestación del servicio.

e) Obligaciones de servicio público para que el servicio se preste en condiciones de regularidad y continuidad.

f) Obligaciones de servicio público relacionadas con la colaboración en la formación práctica local.

g) Obligaciones de servicio público relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento y lucha contra la contaminación.

h) Obligaciones de protección del medio ambiente, si procede.

i) Cuantificación de las cargas anuales de las obligaciones de servicio público, criterios de revisión de dicha cuantificación, así como criterios de distribución objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios de dichas obligaciones entre los prestadores del servicio, entre los que se tomará en consideración la cuota de mercado de cada uno de ellos.

j) Medios materiales mínimos y sus características.

k) Medios humanos mínimos y su cualificación.

l) Niveles de rendimiento mínimo y de calidad del servicio.

m) Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión en función del volumen global de la demanda, estructura de costes y otras circunstancias acordes con las características del servicio, cuando proceda, así como las tarifas que puedan percibir cuando intervengan en servicios de emergencias, extinción de incendios, salvamento o lucha contra la contaminación.

n) Obligaciones de aportar a la Autoridad Portuaria la información que precise para el funcionamiento del servicio y le sea requerida por ésta para el debido cumplimiento de sus funciones.

ñ) Determinación de la inversión significativa.

o) Plazo de vigencia de la licencia.

p) Garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades.

q) Tasas portuarias que procedan conforme a esta ley.

r) Causas de extinción, entre las que deberán figurar las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de las exigencias de seguridad para la prestación del servicio y de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan.

#### **Artículo 66. Plazo de la licencia.**

1. El plazo máximo de la licencia para la prestación de servicios portuarios básicos será el siguiente:

a) Servicio de practicaje: 10 años.

b) Servicios técnico-náuticos:

b. 1) Amarre y desamarre: ocho años. b. 2) Remolque portuario: 13 años.

c) Servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías:

c. 1) Sin inversión significativa: ocho años.

c. 2) Con inversión significativa en equipos y material móvil:

11. Cuando el servicio requiera la ocupación privativa de dominio público portuario: 15 años. 21. En otro caso: 10 años.  
c. 3) Con inversión significativa en obras e instalaciones fijas no incluidas en el número siguiente: 30 años.

c. 4) Con inversión significativa en infraestructuras portuarias de abrigo, de accesos marítimos, de muelles y de relleno para generación de grandes superficies: 35 años.

d) Servicio de recepción de desechos generados por buques:

d. 1) Sin inversión significativa: ocho años. d. 2) Con inversión significativa: 12 años.

2. El plazo de vigencia de la licencia no será renovable cuando se haya limitado el número de prestadores de servicios, salvo el de las licencias relativas a los servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías que se presten sobre dominio público portuario otorgado en concesión al titular de aquélla, que podrá ser renovado mientras se encuentre vigente dicha concesión.

Cuando no exista limitación del número de prestadores, las licencias se renovarán por el plazo que corresponda, previa acreditación por el titular del cumplimiento de los requisitos previstos en la ley, en el pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio que se encuentren en vigor. La solicitud de renovación deberá presentarse en el semestre anterior a la expiración del plazo de la licencia. Transcurrido el plazo de tres meses desde la solicitud sin que se notifique resolución expresa, se entenderá otorgada la renovación.

#### **Artículo 67. Procedimiento de otorgamiento de licencias.**

1. Las licencias para la prestación de servicios portuarios básicos podrán solicitarse en cualquier momento a la Autoridad Portuaria correspondiente, salvo que haya sido limitado el número de prestadores, en cuyo caso se otorgarán por concurso de acuerdo con lo previsto en el apartado 3 de este artículo.

El plazo máximo para notificar resolución expresa sobre las solicitudes de licencia será de tres meses. Transcurrido dicho plazo sin que se notifique la resolución, se entenderá estimada la solicitud, salvo que se oponga a lo establecido en el pliego regulador o en las prescripciones particulares del servicio.

2. Cuando no esté limitado el número de prestadores del servicio y el conjunto de ellos no pudiera atender, a juicio de la Autoridad Portuaria, la cobertura total de la demanda en las condiciones fijadas en las prescripciones particulares del servicio, la Autoridad Portuaria prestará el servicio en concurrencia para garantizar la cobertura total de la demanda, de conformidad con lo previsto en el artículo 60. 4 de esta ley.

3. Cuando el acceso a la prestación de los servicios básicos haya sido limitado de conformidad con lo previsto en los apartados 5 y 6 del artículo 64 de esta ley, las licencias se otorgarán mediante concurso.

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 de licencias a otorgar, los requisitos para participar en el mismo, la información a facilitar por el solicitante y los criterios de adjudicación, que deberán ser objetivos y no discriminatorios.

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

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 establecer condiciones adicionales de prestación del servicio, con criterios de proporcionalidad y no discriminación, con objeto de alcanzar dicha cobertura.

4. Cuando se solicite licencia para la prestación del servicio ligada al uso privativo de una determinada superficie del puerto, la adjudicación de la licencia estará vinculada al otorgamiento del correspondiente título administrativo, en cuyo caso el plazo máximo para notificar la resolución expresa de ambas solicitudes será de ocho meses. Transcurrido dicho plazo sin que se notifique resolución expresa, se entenderá desestimada la solicitud.

Asimismo, cuando se solicite licencia para la prestación del servicio en una superficie otorgada ya en concesión, la adjudicación de la licencia estará vinculada a la existencia de un contrato entre el solicitante y el titular de la concesión. El plazo máximo para notificar la resolución expresa de la solicitud será el previsto en el apartado 1 de este artículo.

5. La convocatoria del concurso así como los acuerdos de otorgamiento y de renovación de las licencias de prestación de los servicios deberán ser publicados en el «Boletín Oficial del Estado».

#### **Artículo 68. Contenido de las licencias.**

1. Las licencias deberán incluir, al menos:

- a) Identificación de la persona física o jurídica titular de la licencia y la sede de la empresa.
- b) Clase de licencia otorgada, general o específica, y objeto, de la misma.
- c) Ambito geográfico al que se extiende la prestación del servicio.
- d) Obligaciones de servicio público que procedan.
- e) Medios materiales y sus características.
- f) Medios humanos y su cualificación.
- g) Requisitos de seguridad para la prestación del servicio.

h) Obligaciones de protección del medio ambiente, si procede.

i) Niveles de rendimiento y de calidad del servicio.

j) Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión, si procede.

k) Plazo de vigencia.

l) Garantías.

m) Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

n) Compensación económica, si procede.

2. Las licencias para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías que estén restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima o terminal dedicada a uso particular no incluirán las cláusulas referidas a cobertura universal.

estructura tarifaria y tarifas máximas, niveles de rendimiento y obligaciones de servicio público relativas a continuidad y regularidad en función de la demanda del puerto, pudiendo ser el titular de la licencia titular de la autorización o concesión, o recaer estas últimas en otra persona. Los medios humanos y materiales deberán ser los adecuados para atender al volumen y características de los tráficos que pueda operar en las condiciones de seguridad y calidad exigidas, así como de continuidad y regularidad que exijan sus propios tráficos.

Dichos medios quedarán adscritos al servicio de esos tráficos, sin perjuicio de las obligaciones de servicio público que sean pertinentes. En las terminales dedicadas a usos particulares, los medios humanos establecidos en la licencia para la prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías tendrán las limitaciones establecidas en el apartado 2 de la disposición adicional séptima y el régimen legal previsto en el apartado 1 de la disposición adicional séptima.

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

Se entiende por terminal dedicada a uso particular 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 influencia efectiva en la gestión o control de la terminal o del grupo de empresas al que pertenezca, o se operen buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en dicho título.

Asimismo, tendrá la consideración de terminal dedicada a uso particular aquella 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. Las mencionadas terminales habrán de disponer de atraque otorgado en concesión o autorización, y la planta o instalación estar ubicada en el interior de la zona de servicio del puerto, o bien conectada con los espacios concesionados mediante instalaciones de transporte fijas, específicas y exclusivas, esto es, tubería, cinta o infraestructuras ferroviarias de utilización exclusiva de origen a destino.

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

A los efectos previstos en este artículo se considerará que existe grupo empresarial en los supuestos a los que se refiere el artículo 4 de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores.

#### **Artículo 69. Registros de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios Básicos.**

1. Se crea en cada Autoridad Portuaria un Registro de empresas prestadoras de servicios portuarios básicos en los puertos que gestiona, que tendrá carácter público y se dividirá en tantas secciones como servicios básicos se relacionan en el artículo 60. 2 de esta ley. En este registro se inscribirán los prestadores de servicios autorizados. La inscripción, se practicará de oficio por la Autoridad Portuaria tras la notificación del título habilitante.

2. Se crea en Puertos del Estado el Registro General de empresas prestadoras de servicios portuarios básicos.

que tendrá carácter público y se dividirá por secciones, una por cada servicio básico que se preste. En este registro se inscribirá a todos los prestadores de servicios básicos. Dicha inscripción se practicará de oficio por Puertos del Estado, debiendo cada Autoridad Portuaria suministrarle información sobre las licencias otorgadas.

3. El Registro General y los Registros de cada Autoridad Portuaria de empresas prestadoras de servicios portuarios básicos, se regularán por orden del Ministerio de Fomento. Estos registros deberán contener los datos necesarios para que Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias puedan ejercer las funciones de regulación y control que tengan atribuidas.

#### **Artículo 70. Modificación de las licencias.**

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

2. La Autoridad Portuaria podrá aprobar, a solicitud del prestador del servicio y en las condiciones previstas en las prescripciones particulares del servicio, la modificación de los medios humanos y materiales fijados en la licencia. No se podrán aprobar modificaciones por debajo del límite mínimo establecido en las prescripciones particulares del servicio.

#### **Artículo 71. Transmisión de las licencias.**

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

a) Que la transmisión se haga a favor de una persona física o jurídica que cumpla los requisitos señalados en el artículo 64. 1.

b) Que los transmitentes y los adquirentes cumplan los requisitos específicos establecidos en los pliegos reguladores y en las prescripciones particulares del servicio en relación con la posibilidad de transmisión de la licencia.

c) Que se cumplan los requisitos previstos en el artículo 117. 3 cuando la licencia se transmita junto con la concesión del dominio público en el que se desarrolla la actividad.

2. La transmisión estará en todo caso subordinada a la previa conformidad de la Autoridad Portuaria y, en su caso, a la preceptiva autorización de las autoridades de competencia de acuerdo con lo previsto en los artículos 14 y siguientes de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, teniendo, respecto de los contratos de trabajo del personal del titular de la licencia, los efectos previstos en la legislación laboral.

#### **Artículo 72. Causas de extinción.**

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

a) Por transcurso del plazo previsto en la licencia.

b) Revocación por pérdida o incumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 64. 1, de las condiciones establecidas en el título habilitante o por la no adaptación a los pliegos reguladores o prescripciones particulares, de acuerdo con lo previsto en el artículo 70. 1 de esta ley.

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

d) Por extinción de la concesión o autorización o rescisión del contrato a los que se refiere el artículo 67. 4 de esta ley.

e) Por las demás causas previstas en el pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio.

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

### **SECCION 40.**

## AUTOPRESTACION E INTEGRACION DESERVICIOS PORTUARIOS BASICOS

### Artículo 73. Ambito de aplicación.

1. A efectos de esta ley, se considera autoprestación la situación en la que una empresa que pudiendo contratar servicios portuarios con empresas autorizadas se presta a sí misma una o varias categorías de tales servicios con personal propio embarcado y material propio, sin que normalmente se celebre ningún tipo de contrato con terceros a efectos de tal prestación. El personal de la empresa autorizada para la autoprestación deberá cumplir los requisitos de cualificación exigidos al personal de las empresas prestadoras de servicios portuarios.

2. Asimismo, se entiende que existe integración de servicios cuando el concesionario o el titular de una autorización de una estación marítima o de una terminal dedicada a uso particular presta a los buques que operan en la misma uno o varios servicios de practica y técnico-náuticos, con medios propios, sin celebrar contrato con terceros cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios.

En este supuesto, el naviero que opere en dicha estación marítima o terminal podrá elegir entre los servicios técnico-náuticos integrados y los abiertos al uso general.

Asimismo, cuando en terminales dedicadas a uso particular la Autoridad Portuaria imponga la manipulación de mercancías ajenas, la operación de buques de terceros o, en éstas y en una estación marítima, la prestación de servicios al pasaje transportado en buques de terceros, los servicios técnico-náuticos a este porcentaje de tráfico deberán ser prestados por las empresas autorizadas a la prestación del servicio abierto al uso general. Los servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías que preste el titular de la terminal deberán cumplir lo previsto en el párrafo primero del artículo 68. 2.

3. La autoprestación y la integración de servicios serán autorizadas por la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de la Administración marítima en lo que se refiere a la seguridad marítima, que deberá emitirse en el plazo de 15 días desde su solicitud, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa. Respecto del plazo de resolución se estará a lo dispuesto en el artículo 67, con los efectos establecidos en el mismo.

En ningún caso se podrá autorizar la autoprestación para aquellos buques que enarboles el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorandum de París o descrito como de alto o muy alto riesgo en la citada lista.

En el servicio de practica no se podrá autorizar la autoprestación, sin perjuicio de la obtención de exenciones de practica, conforme a lo previsto en el artículo 81. 2. A su vez no se podrá autorizar la integración de servicios, salvo en los supuestos de puertos, atracaderos particulares o terminales en régimen de concesión situados fuera de los límites geográficos de prestación del servicio portuario de practica, así como en aquellas otras situaciones excepcionales de análogas características a las anteriores.

### Artículo 74. Requisitos y procedimiento.

1. Las licencias que autoricen la autoprestación o la integración de cada uno de los servicios deberán ajustarse a las condiciones previstas en los pliegos reguladores y prescripciones particulares de los servicios, excluyendo del contenido de dichas licencias las cláusulas a las que se refiere el artículo 68. 2, con las condiciones establecidas en el mismo, y con las que, en su caso, haya determinado la Administración marítima en el informe previsto en el apartado 3 del artículo 73.

Entre los requisitos técnicos para la prestación de los servicios portuarios en régimen de autoasistencia o integración de servicios se incluirán en todo caso los medios humanos y materiales suficientes que permitan desarrollar las operaciones unitarias habituales en la terminal o estación marítima, tanto las más simples como las más complejas, en las mismas condiciones de seguridad y calidad que se exigen para el resto de los prestadores.

Las solicitudes de licencias para la autoprestación o la integración de servicios podrán ser denegadas por alguna de las razones previstas en el artículo 64. 5 que justifican la limitación de operadores.

2. Las licencias para la autoprestación o la integración de servicios podrán solicitarse en cualquier momento y se otorgarán por el plazo previsto en el artículo 66, pudiendo ser renovadas conforme a lo indicado en dicho precepto.

### Artículo 75. Compensaciones económicas.

1. En las licencias de autoprestación y en las de integración de servicios se establecerá la compensación económica que, en su caso, sus titulares deban abonar como contribución para que las obligaciones de servicio público que recaen sobre los titulares de licencias abiertas al tráfico general puedan ser atendidas, en particular las de mantener la regularidad y continuidad de los servicios.

Dicha compensación se determinará de conformidad con los criterios de distribución objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios establecidos en las prescripciones particulares del servicio.

2. El valor de la compensación económica anual será facturado por la Autoridad Portuaria a los titulares de licencias de autoprestación o integración de servicios, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares del servicio, distribuyéndose entre los prestadores del servicio abierto al uso general con arreglo a los criterios previstos en las referidas prescripciones particulares.

## **SECCION 50.**

### **LA REGULACIÓN DE LA COMPETENCIA EN LOS SERVICIOS PORTUARIOS BASICOS**

#### **Artículo 76. Funciones de los organismos públicos portuarios.**

1. Con el fin de fomentar la competencia efectiva en el mercado de los servicios básicos. Puertos del Estado ejercerá, sin perjuicio de las competencias de otros organismos, las siguientes funciones:

a) Aprobar los pliegos reguladores de cada servicio para el conjunto de los puertos de interés general conforme a lo dispuesto en esta ley, en los que se incluirán normas que protejan la libre competencia, a fin de promover la existencia de una pluralidad de oferta de servicios.

b) Informar las prescripciones particulares de los servicios en lo que se refiere a aquellos aspectos que especifiquen o desarrollen los pliegos reguladores aprobados por Puertos del Estado.

c) Informar el acuerdo de limitación del número de prestadores de un servicio básico y la revisión del mismo.

d) Poner en conocimiento del Servicio de Defensa de la Competencia, oídas las Autoridades Portuarias afectadas, los actos, acuerdos, prácticas o conductas de los que pudiera tener noticia en el ejercicio de sus atribuciones y, en particular, las realizadas por los prestadores de servicios abiertos al uso general que tengan una posición dominante para un determinado tipo de tráfico y carga en varios puertos que sirvan a un mismo mercado, siempre que presenten indicios de resultar contrarios a la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia y puedan alterar la libre competencia en el ámbito supraautonómico o en el conjunto del mercado nacional.

Asimismo, cuando dichos acuerdos, prácticas o conductas afecten sólo al ámbito autonómico, se pondrán en conocimiento del órgano competente de la comunidad autónoma.

En ambos casos. Puertos del Estado, comunicará al Servicio de Defensa de la Competencia u órgano autonómico competente todos los elementos de hecho a su alcance y, en su caso, remitirá un dictamen no vinculante de la calificación que le merecen dichos hechos.

e) La llevanza del observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios básicos y la elaboración del informe de competitividad previstos en el artículo 79.

f) Establecer recomendaciones para las Autoridades Portuarias y entidades prestadoras de servicios, en el marco de las conclusiones obtenidas por el observatorio permanente.

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

h) La autorización, regulación y control de los servicios básicos cuando excepcionalmente sean prestados por las Autoridades Portuarias de acuerdo con lo previsto en el artículo 60. 4 y la aprobación de las tarifas en este supuesto.

i) Adoptar el acuerdo de limitación del número de prestadores del servicio y su revisión cuando la Autoridad Portuaria sea prestadora del servicio.

j) La llevanza del Registro General de empresas prestadoras de servicios portuarios básicos a que se refiere el apartado 2 del artículo 69.

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

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

m) La propuesta de resolución de expedientes sancionadores por infracciones muy graves, en cuantía inferior a 1. 202.024, 21 i .

2. Las Autoridades Portuarias fomentarán la libre competencia en su propio ámbito territorial, a cuyo fin ejercerán, sin perjuicio de las competencias de otros organismos, las siguientes funciones:

a) El otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes de la prestación de servicios.

b) El control del cumplimiento de las obligaciones de servicio público que se impongan a los titulares de licencias de prestación de servicios básicos y de los medios para su financiación, dictando al efecto las resoluciones que procedan.

c) La aprobación de las tarifas máximas en los servicios básicos abiertos al uso general cuando el número de prestadores del servicio esté limitado o sea insuficiente para garantizar la competencia. Asimismo, controlarán la transparencia de las tarifas y conceptos que se facturen.

d) Adoptar el acuerdo de limitación del número de prestadores de los servicios, salvo cuando la Autoridad Portuaria sea prestadora del servicio.

e) El ejercicio de la potestad sancionadora para los supuestos de comisión de infracciones graves tipificadas en la ley.

f) Informar a Puertos del Estado sobre los actos, acuerdos, pactos o conductas de las que pudiera tener noticia en el ejercicio de sus atribuciones y que presente indicios de resultar contrarios a la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, a fin de que aquél lo ponga en conocimiento del Servicio de Defensa de la Competencia u órgano autonómico competente.

g) Arbitrar en los conflictos que puedan surgir entre las entidades prestadoras de servicios, a solicitud de éstas, en el ámbito territorial de una Autoridad Portuaria.

h) La llevanza del Registro de empresas prestadoras de servicios portuarios básicos en los puertos que gestionen, a que se refiere el artículo 69. 1.

#### **Artículo 77. Régimen de incompatibilidades.**

1. Ninguna persona física o jurídica que disponga de título habilitante para la prestación de un servicio portuario básico abierto al uso general, o que tenga una participación directa o indirecta que le permita influir de forma efectiva en una empresa titular del mismo, podrá tener una participación directa o indirecta que le permita influir de manera efectiva en la gestión o control de otra empresa que preste o vaya a prestar el mismo servicio en el mismo puerto, bien cuando cualquiera de ellas ostente una posición dominante en la actividad objeto de la licencia, o cuando como consecuencia de esta participación pueda obtener dicha posición dominante.

A los efectos de esa ley, se considera tenedor de una posición dominante en un puerto a quien ostenta una cuota de mercado superior al 60 por ciento en dicha actividad o a quien a través de empresas en las que tenga influencia efectiva alcance dicho porcentaje.

Así mismo, en el caso de sociedades mercantiles, se presume que existe influencia efectiva en la gestión o control de una entidad, cuando la participación directa o indirecta en el capital o en otros valores que confieran derechos políticos, igual o supere la proporción del 25 por ciento.

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 bloquear sus derechos de voto en aquella o aquellas que dieron lugar a tal situación y presentar a la Autoridad Portuaria un plan de enajenación de participaciones a ejecutar en un plazo de 12 meses a partir del momento en que se produjo el exceso. En el caso

de que el número de licencias esté limitado, estos organismos podrán autorizar excepcionalmente el mantenimiento de las participaciones que superen el límite, durante el tiempo necesario para formular e implementar un plan de ampliación o reducción del número de licencias para la prestación de los servicios básicos afectados, que deberá ser efectivo en el transcurso del indicado plazo de 12 meses.

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 básicos deberán comunicar a las Autoridades Portuarias cualquier cambio significativo de su composición accionarial, o proyecto firme del mismo, para su anotación en los registros previstos en el artículo 69.

4. El titular de una licencia para la prestación de un servicio técnico 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 servicio técnico-náutico en el mismo puerto, salvo en los supuestos previstos en el artículo 73 de esta ley.

#### **Artículo 78. Separación contable.**

1. Los titulares de licencias de prestación de servicios básicos deberán llevar para cada puerto una estricta separación contable, con arreglo a los usos y prácticas comerciales admitidos, entre dichos servicios y sus otras actividades. La misma obligación será exigible a la Autoridad Portuaria cuando preste algún servicio básico.

Esta obligación no será exigible a los titulares de estaciones marítimas y terminales dedicadas a usos particulares, ni a los autorizados a la autoprestación o a la integración de servicios.

2. La separación de cuentas habrá de acreditarse ante la Autoridad Portuaria mediante informe de auditoría realizado de acuerdo con la normativa sobre Auditoría de Cuentas.

#### **Artículo 79. Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios básicos.**

1. Se crea un observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios básicos, 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 Ministro de Fomento se establecerá la composición y funcionamiento del observatorio permanente, garantizando la presencia de Autoridades Portuarias, comunidades autónomas y organizaciones representativas a nivel nacional de los prestadores, trabajadores y usuarios de servicios portuarios básicos.

En Canarias y Baleares se crearán observatorios permanentes de ámbito archipelágico.

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 80. Comité de servicios portuarios básicos.**

En el Consejo de Navegación y Puerto se constituirá un Comité de servicios portuarios básicos, del que formarán parte los usuarios de servicios básicos u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas y 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 y, en particular, sobre las tarifas de los servicios básicos 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 básicos.

### **SECCION 60. Disposiciones particulares**

#### **Artículo 81. Servicio de practicaaje.**

1. Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida y las maniobras náuticas dentro 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 del servicio y en el pliego regulador del mismo. Este servicio se prestará a bordo de los buques, incluyéndose en el mismo las instrucciones impartidas por los prácticos desde el momento en que partan de la estación de practicaaje para prestar el servicio.

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 o patrón del buque, las características del buque, la naturaleza de la carga, las peculiaridades del puerto y otras circunstancias que reglamentariamente se prevean previo informe del Consejo de Navegación y Puerto y del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puertos de España.

3. La Administración marítima realizará pruebas teóricas y prácticas necesarias para habilitar como práctico de puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas de conocimientos teóricos.

La Autoridad Portuaria determinará el número de prácticos necesarios para la prestación del servicio, previo informe de la Capitanía Marítima, del Consejo de Navegación y Puerto y del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puertos de

España, y expedirá sus nombramientos.

4. Las Autoridades Portuarias facilitarán la formación práctica en el puerto. A tal efecto, dicha formación se impondrá como obligación de servicio público a las empresas proveedoras del servicio de practica, de acuerdo con el pliego regulador y las prescripciones particulares del servicio, en los cuales se determinará el número máximo de aspirantes que pueden ser aceptados en cada proceso de selección, así como su plazo de vigencia.

#### **Artículo 82. Servicio de remolque portuario.**

1. Se entiende por servicio de remolque portuario aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a los movimientos de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, 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. El pliego regulador y las prescripciones particulares del servicio contendrán los medios que deban incorporar los remolcadores para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de

incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina, así como las compensaciones que, en su caso, deberá percibir el prestador del servicio por los medios exigidos.

#### **Artículo 83. Servicio de amarre y desamarre de buques.**

1. Se entiende por servicio de amarre aquel servicio portuario cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria, en el orden conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.

Se entiende por servicio de desamarre aquél cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de amarre siguiendo las instrucciones del capitán.

2. El servicio de amarre será realizado por los trabajadores que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en cada caso en la disposición adicional quinta de esta ley.

La formación práctica específica se impondrá como obligación de servicio público a las empresas prestadoras del servicio de amarre y desamarre de buques, de acuerdo con lo previsto en el correspondiente pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio.

#### **Artículo 84. Servicios al pasaje.**

1. Los servicios al pasaje incluyen:

a) Servicio de embarque y desembarque de pasajeros, integrado por los servicios de 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 y vehículos en régimen de pasaje, integrado por:

b. 1) Servicio de carga y descarga de equipajes, consistente en los servicios de organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para la recepción de los equipajes en tierra, su transporte a bordo del buque y su colocación en el lugar establecido, así como para la recogida de los equipajes a bordo del buque, su transporte a tierra y su entrega.

b. 2) Servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje, consistente en los servicios de 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 básico el manejo de pasarelas, rampas y otros medios mecánicos de la Autoridad Portuaria cuando se efectúe con su propio personal.

3. Las Autoridades Portuarias podrán autorizar a los navieros la prestación de servicios al pasaje cuando se ejecuten con medios y personal del buque, una vez que se acredite la idoneidad de los medios técnicos empleados. La Autoridad Portuaria podrá imponer las condiciones necesarias a fin de que se garantice la realización de la operación en condiciones de seguridad.

En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarboles el pabellón de un Estado incluido en la lista negra

que se publica en el informe anual del Memorándum de París o descrito como de alto o muy alto riesgo en la citada lista.

**Artículo 85. Servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.**

1. Se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte.

1. 1 Las actividades de carga y estiba comprenden:

- a) La recogida de la mercancía del puerto y el transporte horizontal de la misma hasta el costado del buque en operaciones relacionadas con la carga del mismo.
- b) La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía directamente desde un medio de transporte, o desde el muelle, previo depósito en el mismo o apilado, al costado del buque.
- c) El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en la bodega o a bordo del buque.
- d) El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque.
- e) La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque.

1. 2 Las actividades de desestiba y descarga comprenden:

- a) La desestiba de mercancías en la bodega del buque, comprendiendo todas las operaciones precisas para la partición de la carga y su colocación al alcance de los medios de izada o transferencia.
- b) La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía.
- c) El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en un medio de transporte o en el muelle al costado del buque.
- d) El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes.
- e) Descarga de la mercancía directamente, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre muelle para su recogida por vehículos o medios de transporte horizontal directamente al exterior del puerto o a zona de depósito o almacén dentro del mismo, y el depósito y apilado de la mercancía en zonas portuarias.
- f) El desplazamiento de la mercancía, previa su recogida cuando proceda desde el costado del buque hasta otra ubicación en la zona de usos portuarios comerciales y su depósito y apilado dentro de la misma zona.

1. 3 La actividad de transbordo 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.

1. 4 Las actividades descritas en los apartados anteriores se realizarán en el buque y en la zona de servicio del puerto. Quedan excluidas las actividades reguladas en los artículos 86 y 89 de esta ley.

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) La recogida de residuos de carga procedentes de los buques.

3. No tendrán la consideración de servicio portuario básico las siguientes actividades:

a) El manejo de medios mecánicos propiedad de la Autoridad Portuaria y la manipulación de mercancías del Ministerio de Defensa, salvo que en este último caso el servicio se realice por una empresa titular de una

licencia del servicio básico de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo 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, automóviles 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.

La conducción de vehículos de todo tipo que transporten mercancías hasta pie de grúa o de instalación de carga, en operaciones directas de camión a barco, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio y de la de los que reciban mercancías a pie de grúa o instalación de descarga, en operaciones directas de barco a camión, si el transporte se produce sin solución de continuidad hasta fuera de la zona de servicio y, en ambos casos, las operaciones de simple conexión de los medios de carga y descarga.

En este supuesto se consideran incluidas las operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a buque y las de buque a cualquier medio de transporte terrestre.

Lo dispuesto en este apartado se entenderá sin perjuicio de la necesidad de observar, en todo caso, las normas generales del transporte.

e) Las labores complementarias de sujeción y trincaje cuando sean realizadas por las tripulaciones de los buques.

f) Las operaciones de carga, descarga y transbordo para el avituallamiento o aprovisionamiento de buques cuando, para esto último, no se precise contratar personal.

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

21. 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.

g) Las operaciones de carga, descarga y transbordo si se realizan por tubería.

Las actividades a que se refieren los párrafos e), f), y g) requerirán la previa obtención de la autorización de actividad a que se refiere el artículo 89 de esta ley.

4. La Autoridad Portuaria podrá autorizar al naviero el manejo de medios de carga y descarga propios del buque cuando se ejecute con personal del buque, una vez se acredite, mediante la presentación de los oportunos certificados de las autoridades competentes, si procede, 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 calidad ambiental.

En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarboles el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorandum de París o descrito como de alto o muy alto riesgo en la citada lista.

5. Las actividades incluidas en el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, independientemente del régimen laboral aplicable a las mismas, deberán ser realizadas por los trabajadores que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en la disposición adicional quinta de esta ley, con la salvedad prevista en el apartado 4.

6. Todas las empresas que deseen prestar este servicio y obtengan la correspondiente licencia se integrarán en las agrupaciones portuarias de interés económico, en los supuestos previstos en la disposición adicional sexta de esta ley, salvo cuando la licencia tenga como objeto alguna de las actividades relacionadas en el apartado 1 de la disposición adicional séptima, en cuyo caso no procederá dicha integración.

#### **Artículo 86. Servicios de depósito y transporte horizontal.**

1. Servicio de depósito. Consiste en el servicio de almacenamiento temporal de la mercancía o equipamiento para su ordenación y control, con objeto de hacer posible las operaciones de intercambio entre modos de transporte o de

inspección, directamente vinculadas al tráfico marítimo de mercancías. No se incluye el almacenamiento vinculado al grupaje de mercancías.

2. Servicio de transporte horizontal. Se entiende por servicio de transporte horizontal la operación consistente en el traslado de la mercancía o equipamiento entre dos emplazamientos cualesquiera, incluyendo en su caso la carga o descarga a equipo de transporte y exceptuando los movimientos de aproximación al costado del buque y de separación del mismo descritos en el artículo 85. 1.

3. Para la realización de estos servicios básicos no será obligatoria la contratación de los trabajadores a que se refiere el artículo 85. 5, ni la participación en la agrupación portuaria de interés económico.

#### **Artículo 87. Servicio de recepción de desechos generados por buques.**

1. Se incluyen en este servicio las actividades de recogida de desechos generados por buques y, en su caso, de almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos en la zona de servicio del puerto, y su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente.

A los efectos de esta ley, se entiende por desechos generados por buques, todos los desechos, incluidas las aguas residuales y los residuos distintos de los de carga, producidos por el buque y que están regulados por los anexos I y IV (líquidos) y V (sólidos) 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), así como los desechos relacionados con la carga según se definen en las directrices para la aplicación del anexo V del referido convenio. 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.

2. Queda excluida de este servicio la recepción de los residuos de carga, entendiéndose como tales los restos de cualquier material de carga, de embalajes, elementos de trincaje o sujeción, etc. que se encuentran a bordo en bodegas de carga o tanques que permanecen una

vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, incluidos los residuos de carga y descarga y los derrames, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y de maniobra a que se hace referencia en el artículo 130 de esta ley.

3. Únicamente podrán prestar este servicio las empresas que, previamente, 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, acrediten documentalmente un compromiso de aceptación del gestor destinatario de los desechos generados por buques para su tratamiento o eliminación.

4. En el pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio se incluirán 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.

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 y de aquellos otros que, aunque no lo utilicen habitualmente, participen en tráficlos relevantes de dicho puerto, sin causarles demoras innecesarias.

El pliego regulador y las prescripciones particulares del servicio contendrán las instalaciones que deba incorporar el prestatario del servicio para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de lucha contra la contaminación marina, así como las compensaciones que, en su caso, deba percibir por las instalaciones exigidas.

5. Con la finalidad de reducir las descargas al mar de desechos generados por buques, mejorando la disponibilidad y el uso de instalaciones portuarias receptoras de residuos, e incrementar la protección del medio marino, las Autoridades Portuarias exigirán en cada una de las escalas de los buques que no hagan uso del servicio de recepción de desechos sólidos o líquidos previsto en este artículo, la siguiente tarifa:

| <b>Tamaño buque<br/>Registro bruto (GT)</b> | <b>Tarifa fija</b> |
|---|--------------------|
| 0-1. 000                                    | 0, 8C              |
| 1. 001-5. 000                               | 1. 5C              |
| 5. 001-10. 000                              | 3C                 |
| 10. 001-25. 000                             | 4C                 |
| 25. 001-50. 000                             | 6CT                |
| 50. 001-100. 000                            | 10Ct               |

C) se fija en la cantidad de 60 i que será actualizada anualmente con el IPC y podrá ser revisada por el Ministro de Fomento atendiendo al coste total medio del servicio por metro cúbico de desechos líquidos y sólidos recogidos en el sistema portuario.

Se reducirá el 20 por ciento la cuantía de la tarifa fija 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 desechos.

6. Estarán exentos del pago de esta tarifa:

a) 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) Embarcaciones de pesca fresca, c) Embarcaciones deportivas autorizadas para un máximo de 12 pasajeros.

d) Buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, particularmente los dedicados al cabotaje comunitario, 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 así como el pago de las tarifas correspondientes en uno 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.

e) Buques con destino a terminales y otras instalaciones que dispongan de medios para la recepción y el tratamiento de los desechos generados por los mismos, ajustados a las normas aprobadas por las Administraciones competentes, cuando se garantice ante la Autoridad Portuaria su entrega.

f) Buques que hayan justificado ante la Autoridad Portuaria haber recibido la prestación del servicio por las empresas autorizadas en el puerto que gestiona aquella.

En el supuesto previsto en el párrafo d), cuando el plan que asegure la entrega de desechos generados por buques no cubra ambos tipos de desechos, la exención, caso de concederse, será parcial. Cuando se entreguen únicamente desechos sólidos se abonará el 70 por ciento de esta tarifa, y si se entregan sólo desechos líquidos se abonará el 30 por ciento.

La aplicación de la exención prevista en los párrafos e) y f) requerirá que la cantidad de desechos líquidos entregados sea igual o superior a las siguientes cantidades:

| Tamaño buque<br>Registro bruto (GT) | Cantidad de desechos líquidos del Anexo I de MARPOL 73/78 a entregar para tener<br>derecho |
|-------------------------------------|--|
| 0-1. 000                            | 0, 8   |
| 1. 001-5. 000                       | 1, 5   |
| 5. 001-10. 000                      | 3  |
| 10. 001-25. 000                     | 4  |
| 25. 001-50. 000                     | 6  |
| 50. 001-100. 000                    | 10   |
| > 100. 000                          | 12   |

La exención también podrá ser parcial cuando la entrega de desechos generados por buques no cubra ambos tipos de desechos, siendo de aplicación la reducción prevista para el supuesto incluido en el párrafo d).

No obstante, cuando se descarguen en puerto desechos generados por buques exentos, la empresa prestadora del servicio tendrá derecho a percibir la tarifa correspondiente al coste total del servicio efectivamente prestado en las mismas condiciones que les correspondería a los demás buques usuarios de este servicio.

En el caso de buques dedicados a tráfico interior que no acrediten un plan de recogida de desechos abonarán la tarifa una vez cada siete días.

7. Las cantidades recaudadas con esta tarifa por la Autoridad Portuaria servirán para compensar las bonificaciones otorgadas por ésta a los buques que hubieran utilizado realmente el servicio, en concepto de bonificación a la tasa del buque para incentivar mejores prácticas medioambientales, cuyo objeto es que el sistema

de costes del servicio desincentive verter desechos al mar. Asimismo, en su caso, podrán contribuir a la financiación de los costes de prestación del servicio cuando por no existir demanda suficiente para la viabilidad económica del mismo, el servicio no pudiera ser prestado en condiciones de continuidad, regularidad y precio razonable.

### **CAPITULO III** **De los servicios comerciales y otras actividades**

#### **Artículo 88. Ambito de aplicación.**

1. A los efectos previstos en esta ley, son servicios comerciales las actividades de prestación portuarias o no portuarias de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén permitidas en el dominio público portuario de acuerdo con lo previsto en esta ley.

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 servicios comerciales directamente vinculados a la actividad portuaria.

3. El desarrollo de actividades industriales, comerciales o de otra naturaleza en el dominio público portuario se someterá al régimen jurídico previsto en esta ley para los servicios comerciales.

#### **Artículo 89. Prestación de servicios comerciales y otras actividades por terceros.**

1. La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de otra naturaleza por terceros requerirá la obtención de autorización. El plazo de vigencia de dicha autorización será el que se determine en el título correspondiente, pudiendo tener carácter indefinido salvo cuando vaya vinculada a la ocupación del dominio público, en cuyo caso el plazo será el mismo que el que habilita la ocupación.

2. Las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria deberán 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, con objeto de garantizar su realización de forma compatible con los usos portuarios y con el funcionamiento operativo del puerto en condiciones de seguridad y calidad ambiental, y a las demás disposiciones que sean de aplicación. Entre estas condiciones se deberán incluir las relativas al desarrollo de la actividad, plazos y garantías que, en su caso, procedan, las causas de caducidad del título y la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

Los pliegos de condiciones generales podrán ser específicos para una actividad determinada, o referirse a un conjunto de actividades. Entre los específicos que podrá aprobar Puertos del Estado se incluirán los de consignación de buques y de mercancías, de mayoristas de pescado y de venta o subasta de pescado, de avituallamiento de combustible, de gestión de lonjas, de puesta a disposición de medios mecánicos, de suministros, de gestión de amarres deportivos y de almacenamiento, entre otros.

3. Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre una autorización de prestación de servicio o de actividad, el interesado deberá formular una solicitud acompañada de:

- a) Acreditación de la personalidad del solicitante o, en su caso, de los partícipes en la comunidad o entidad sin personalidad jurídica.
- b) Justificantes que acrediten encontrarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones tributarias y de la Seguridad Social impuestas por las disposiciones vigentes.

Se considerará que las empresas se encuentran al corriente de las obligaciones tributarias, cuando concurren las circunstancias previstas en el apartado 1 del artículo 13 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. La acreditación del cumplimiento de dichas circunstancias se efectuará de conformidad con lo regulado en el apartado 2 de dicho artículo.

- c) Descripción de la actividad a desarrollar y, en su caso, plazo de la misma.
- d) Información económico-financiera de la actividad a desarrollar.
- e) Otros documentos y justificaciones que la Autoridad Portuaria considere necesarios.

Previo informe del Director y audiencia del interesado, cuando proceda, corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria el otorgamiento, con carácter reglado, de las autorizaciones cuyo plazo de vigencia sea superior a un año, y al Presidente el de aquellas que no excedan de dicho plazo.

4. Entre las condiciones del otorgamiento de la autorización deberán figurar, al menos, las siguientes:

- a) Objeto del servicio o de la actividad.
- b) Plazo de otorgamiento.
- c) Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.
- d) Garantías que deban constituirse, incluidas aquellas necesarias para cubrir sus posibles riesgos medioambientales.
- e) Condiciones y medios para garantizar la seguridad y calidad ambiental del servicio o de la actividad.
- f) Otras condiciones que sean pertinentes.

5. Las autorizaciones podrán extinguirse por alguna de las siguientes causas:

- a) Transcurso del plazo previsto en la autorización.
- b) Revocación por incumplimiento de las condiciones establecidas en el pliego de condiciones generales aprobado por Puertos del Estado o de las condiciones particulares establecidas por la Autoridad Portuaria.

6. 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.

#### **Artículo 90. Servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias.**

La prestación de servicios comerciales por las Autoridades Portuarias estará limitada a aquellas actividades directamente relacionadas con la actividad portuaria que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y, además, para atender a las posibles deficiencias de la iniciativa privada. En contraprestación por estos servicios, dichos organismos exigirán las correspondientes tarifas, que tendrán naturaleza de precio privado, y que vienen reguladas en el capítulo V del título I de esta ley.

### **CAPITULO IV** **Servicio de señalización marítima**

#### **Artículo 91. Servicio de señalización marítima.**

1. El servicio de señalización marítima regulado en esta ley tiene como objeto la instalación, mantenimiento.

control e inspección de las ayudas destinadas a mejorar la seguridad de la navegación por el mar litoral español, confirmar la posición de buques en navegación y facilitar sus movimientos.

Se entiende por ayuda a la navegación marítima el dispositivo visual, acústico, electrónico o radioeléctrico destinado a facilitar la seguridad de la navegación y sus movimientos, permitiendo confirmar la posición de buques en navegación.

Las ayudas se fijarán en función de los alcances requeridos, de las características físicas de la costa y de los riesgos para la navegación asociados a cada zona, de acuerdo con la evolución tecnológica y las recomendaciones de los organismos internacionales.

2. Quedan excluidos de este servicio:

- a) El servicio portuario general de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirven de aproximación y acceso a los puertos de titularidad estatal y su balizamiento interior.
- b) La instalación y mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima que sirven de aproximación y acceso del buque a los puertos marítimos de competencia de las comunidades autónomas y el balizamiento de su zona de servicio. Cuando alguno de los dispositivos deba situarse fuera de la zona de servicio del puerto, la comunidad autónoma deberá solicitar, en su caso, el correspondiente título para la utilización del dominio público marítimo-terrestre.

c) La instalación y mantenimiento del balizamiento de instalaciones de las Administraciones públicas o de organismos dependientes de ellas.

d) La instalación y mantenimiento del balizamiento de instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos.

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 y ayuda del tráfico marítimo que corresponda prestar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

En los supuestos previstos en los párrafos b), c) y d), la instalación y el mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima deberán ser ejecutados a su costa por la comunidad autónoma o Administración correspondiente, o por el concesionario o autorizado, según proceda, de conformidad con la normativa y las características técnicas y ubicación de los dispositivos que hayan sido aprobadas por Puertos del Estado.

La Autoridad Portuaria informará los proyectos de ejecución con el fin de comprobar que se ajustan a las características técnicas y ubicación de los dispositivos aprobadas.

3. Las Autoridades Portuarias prestarán el servicio de señalización marítima en la zona geográfica que a tal efecto se les asigne. Para ello, ejercerán las siguientes funciones:

a) Aprobación de los proyectos de ejecución de ayudas a la navegación cuya instalación y mantenimiento corresponda a la Autoridad Portuaria, así como la modificación de los mismos, que deberán ajustarse a las características técnicas y ubicación de los dispositivos aprobadas por Puertos del Estado.

b) Instalación y mantenimiento de los dispositivos de ayudas a la navegación, salvo los que tengan como objeto el balizamiento de instalaciones y obstáculos artificiales, incluidos los naufragios, que deberá ser realizado y abonado por el titular, promotor, responsable o causante de los mismos.

En el supuesto de que éstos no ejecuten la instalación y mantenimiento del balizamiento en el plazo establecido por la Autoridad Portuaria, se llevará a cabo por ésta a costa de aquéllos.

c) Control e inspección de las ayudas a la navegación marítima cuya instalación y mantenimiento corresponde a terceros y adopción, en su caso, de las medidas conducentes al restablecimiento a costa de éstos del servicio, incluidas, si proceden, las derivadas del ejercicio de la potestad sancionadora.

Se incluye en este apartado, el control e inspección de las ayudas a la navegación que sirven de aproximación y acceso a los puertos de competencia de las comunidades autónomas, incluidas las que constituyen el balizamiento de su zona de servicio, y las de competencia de otras Administraciones, comunicando a éstas, como responsables de su funcionamiento, los problemas detectados a fin de que se proceda a su corrección.

Esta función se entiende sin perjuicio de la obligación de los responsables de la instalación y mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima de comunicar las incidencias que se produzcan en el servicio al Instituto Hidrográfico de la Marina u órgano competente, a los efectos de su difusión, cuando proceda, a través de los avisos a navegantes. Asimismo, se deberá comunicar a Puertos del Estado.

4. Corresponden a Puertos del Estado, en relación con la prestación del servicio, las siguientes funciones:

a) La determinación de las características técnicas y ubicación de los balizamientos. Asimismo podrá definir por razones de seguridad balizamientos provisionales, sin perjuicio del que definitivamente sea aprobado.

b) El control e inspección de las ayudas a la navegación marítima cuya instalación y mantenimiento realicen las Autoridades Portuarias.

5. Con el fin de conseguir una adecuada prestación del servicio de señalización marítima y articular la necesaria coordinación con las competencias de otras Administraciones públicas sobre el litoral marítimo, previamente a la aprobación de 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 por éste, en el plazo máximo de dos meses, se determinen las características técnicas y ubicación de su balizamiento, debiendo garantizarse por la comunidad autónoma o Administración competente la instalación y mantenimiento de dicho balizamiento. Cualquier modificación de los límites del polígono deberá ser remitido a Puertos del Estado con el mismo objeto y con carácter previo a la modificación o revisión de la delimitación.

El proyecto de ejecución de balizamiento deberá ser informado por la Autoridad Portuaria a fin de comprobar que se ajusta a las características técnicas y ubicación de los dispositivos aprobadas.

Previamente al otorgamiento por la comunidad autónoma o Administración competente de la autorización o concesión de establecimientos para cultivos marinos, no incluidos en polígonos balizados, u otras instalaciones ubicadas en el medio marítimo, la comunidad autónoma o Administración competente deberá remitir el proyecto de la instalación a Puertos del Estado a fin de que se determinen las características técnicas y ubicación del balizamiento de la misma, que deberán recogerse en el proyecto de ejecución de balizamiento que redacte el titular de la instalación, que será informado por la Autoridad Portuaria.

6. Para la defensa de las ayudas a la navegación marítima y la protección del servicio que prestan, garantizando su adecuada identificación y uso, el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, establecerá las servidumbres y limitaciones a la propiedad de los terrenos contiguos a las mismas que sean necesarias, dentro de los siguientes tipos y límites:

a) Sobre el acceso a las ayudas a la navegación.

b) Para las ayudas visuales:

b. 1) Sobre la altura-distancia, para la protección del cono de luz y de reconocimiento de la señal diurna.

b. 2) Sobre los colores y ritmicidad de las luces del entorno.

b. 3) Sobre la luminancia de fondo.

c) Para las ayudas radioeléctricas:

c. 1) Sobre la distancia mínima a la que deben ubicarse transmisores radioeléctricos, industrias e instalaciones eléctricas de alta tensión y ferrocarriles electrificados.

c. 2) Sobre la altura-distancia, para la protección de la recepción y transmisión de señales.

En cualquier caso, no se podrán exigir limitaciones mayores de las siguientes:

10. Sólo se podrán establecer limitaciones al empleo de luces de colores rojo, verde, azul, blanco y ámbar.

20. Para distancias inferiores a 1.000 metros, el ángulo sobre la horizontal con el que se observe desde la altura máxima de las antenas receptoras, de una ayuda a la navegación de tipo radioeléctrico, el punto más elevado de cualquier obstáculo será como máximo de cinco grados.

30. Cualquiera de las establecidas en la Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones en cuanto a la protección del espectro radioeléctrico, a efectos de las ayudas radioeléctricas.

## **TITULO IV** **Del dominio público portuario estatal**

### **CAPITULO I** **Modelo de gestión**

#### **Artículo 92. Modelo de gestión del dominio público portuario.**

1. La gestión del dominio público portuario estatal estará orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones, tanto demaniales como de obra pública, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

2. Corresponde a las Autoridades Portuarias la provisión y gestión de espacios e infraestructuras portuarias básicas, promoviendo tanto la actividad económica en los puertos como la prestación de los servicios por parte de la iniciativa privada.

3. La gestión de las infraestructuras y del dominio público portuario se realizará con criterios de rentabilidad y eficiencia.

## **CAPITULO II** **De los bienes que lo integran**

### **Artículo 93. Naturaleza y determinación del dominio público portuario.**

1. Los puertos de interés general forman parte del dominio público marítimo-terrestre e integran el dominio público portuario estatal, el cual se regula por las disposiciones de esta ley y, supletoriamente, por la legislación de costas.

Pertenecen al dominio público portuario estatal:

- a) Los terrenos, obras e instalaciones portuarias fijas de titularidad estatal afectados al servicio de los puertos.
- b) Los terrenos e instalaciones fijas que las Autoridades Portuarias adquieran mediante expropiación, así como los que adquieran por compraventa o por cualquier otro título cuando sean debidamente afectados por el Ministro de Fomento.
- c) Las obras que el Estado o las Autoridades Portuarias realicen sobre dicho dominio.
- d) Las obras construidas por los titulares de una concesión de dominio público portuario, cuando reviertan a la Autoridad Portuaria.
- e) Los terrenos, obras e instalaciones fijas de ayudas a la navegación marítima, que se afecten a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias para esta finalidad.
- f) Los espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos.

## **CAPITULO III** **De la utilización del dominio público portuario estatal**

### **Artículo 94. Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario.**

1. En el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

- a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios básicos y otras actividades portuarias comerciales.
- b) Usos pesqueros.
- c) Usos náutico-deportivos.
- d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

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 no portuarios, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones.

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, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima, debiendo acomodarse a lo dispuesto en el planeamiento urbanístico. En el caso de que las instalaciones de señalización marítima en las que se vayan a autorizar el uso hotelero se ubiquen en una 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, la Dirección General de Costas deberá emitir informe previo a la autorización del Consejo de Ministros. 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.

2. La ocupación de espacios de dominio público portuario destinados a usos portuarios por los órganos o entidades de cualquier Administración pública, para el cumplimiento de los fines de su competencia, sólo podrá autorizarse para usos o actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente dentro de los mismos.

3. Están prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones. A estos efectos, no se considera publicidad los carteles informativos y rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión administrativa de la Autoridad Portuaria.

4. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos no portuarios, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle.

El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión podrá ser autorizado por el Ministro de Fomento cuando se aprecien circunstancias excepcionales y de utilidad pública.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar la publicidad para actividades deportivas, sociales y culturales que ocasionalmente se desarrollen en el dominio público portuario.

#### **Artículo 95. Régimen de utilización del dominio público portuario.**

1. La utilización del dominio público portuario se regirá por lo establecido en esta ley, en el Reglamento de Explotación y Policía y en las correspondientes ordenanzas portuarias, las cuales establecerán las zonas abiertas al uso general y, en su caso, gratuito. En lo no previsto en las anteriores disposiciones será de aplicación la legislación de costas.

2. Los usos y actividades que presenten circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad exigirán el otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión, con sujeción a lo previsto en esta ley y en los pliegos de condiciones generales que se aprueben, que se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado».

3. Cuando algún órgano de la Administración General del Estado o cualquier organismo o entidad vinculada o dependiente de la misma requiera la utilización del dominio público portuario, solicitará de la Autoridad Portuaria correspondiente los bienes de dominio público necesarios, quien autorizará dicha utilización siempre que sea compatible con la normal explotación del puerto y durante el tiempo que sea preciso, debiendo suscribir el correspondiente convenio en el que se establecerán las condiciones de la misma, incluyendo las tasas que, en su caso, procedan y los costes que debe asumir aquél. Cuando la Autoridad Portuaria considere que la solicitud es incompatible con la normal explotación del puerto, la elevará a Puertos del Estado quien, una vez emitido el correspondiente informe, lo trasladará al Ministro de Fomento quien resolverá sobre el otorgamiento de la autorización, atendiendo al interés general.

Cuando sea precisa la utilización del dominio público portuario por las Administraciones de las comunidades autónomas, por las entidades que integran la Administración local o por cualquier organismo o entidad dependiente de cualquiera de ellas, se procederá de acuerdo con lo establecido en el párrafo anterior, respecto de aquellas comunidades autónomas que prevean en su legislación un régimen similar de utilización de bienes demaniales de su titularidad por la Administración General del Estado o sus organismos públicos para su dedicación a un uso o servicio de su competencia. A falta de dicha previsión, deberán solicitar el otorgamiento de la correspondiente concesión o autorización, de acuerdo con lo establecido en esta ley.

4. Las autorizaciones y concesiones otorgadas según esta ley no eximen a sus titulares de obtener los permisos, licencias, autorizaciones y concesiones que sean exigidos por otras disposiciones legales. No obstante, cuando éstos se obtengan con anterioridad al título administrativo exigible conforme a esta ley, su eficacia quedará demorada hasta que se otorgue el mismo.

5. Los titulares de autorizaciones y concesiones deberán comprometerse al desarrollo de una actividad mínima o tráfico mínimo que garantice una explotación razonable del dominio público.

## **CAPITULO IV** **El Plan de utilización de los espacios portuarios**

### **Artículo 96. El Plan de utilización de los espacios portuarios.**

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 no portuarios 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 transbordo de mercancías, embarque y desembarque de pasajeros, construcción y reparación de buques, atraque y reviro, los canales de acceso y las zonas de fondeo, incluyendo las márgenes necesarias para la seguridad marítima, practica y avituallamiento de buques. 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 las aguas abrigadas naturalmente que comprendan las dársenas destinadas a operaciones portuarias, incluyendo las zonas necesarias para maniobras de atraque y reviro, y los espacios de agua incluidos en los diques de abrigo.

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

3. La Autoridad Portuaria elaborará el 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 libre competencia en la prestación de los servicios.

Así mismo, se incluirán en el plan de utilización los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias tales como las de seguridad, inspección, control u otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 94. 2 de esta ley.

La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas y de la Administración pública con competencia en materia 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.

Simultáneamente a la solicitud de los informes procedentes, la Autoridad Portuaria someterá a información pública el plan elaborado por un plazo de un mes, durante el cual los interesados podrán formular alegaciones. Tras la conclusión del plazo de información pública, la Autoridad Portuaria dará respuesta a los interesados incorporando al expediente que habrá de remitir a Puertos del Estado la documentación resultante del trámite y procediendo a las modificaciones del plan que, a la vista de las alegaciones, sean oportunas.

Cumplimentada dicha tramitación, se remitirá la propuesta del plan de utilización de los espacios portuarios a Puertos del Estado quien convocará a la Autoridad Portuaria y a la Dirección General de Costas a un período de consultas durante el plazo de un mes, a fin de que por esta última se formulen las observaciones y sugerencias que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración.

Posteriormente, Puertos del Estado recabará informe de la Dirección General de Costas sobre la protección del dominio público marítimo-terrestre y, en su caso, informe del Ministerio de Ciencia y Tecnología en aspectos relacionados con la construcción naval. También informarán el Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, y el 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.

Los anteriores 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.

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 General de Costas 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.

4. Cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes patrimoniales de la Administración General del Estado destinados a usos y finalidades distintas. Puertos del Estado la someterá a informe vinculante del Ministerio de Hacienda, que se entenderá favorable si transcurren tres meses desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

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».

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, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.

#### **Artículo 97. Modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios.**

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. Cuando la modificación no tenga tal carácter 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.

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, salvo lo previsto en

el párrafo siguiente, así como la capacidad o espacio de infraestructura asignada para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización. De estas modificaciones se dará cuenta al Ministro de Fomento y se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado».

A estos efectos, tendrá la consideración de alteración significativa aquella que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15 por ciento de la superficie asignada a un determinado uso, salvo la que afecte a los usos no portuarios que en todo caso tendrá el carácter de alteración significativa.

La aprobación o modificación de un plan director determinará la modificación sustancial del plan de utilización.

#### **Artículo 98. Efectos del Plan de utilización de los espacios portuarios sobre las concesiones.**

1. Las concesiones que resulten incompatibles con las determinaciones del plan de utilización de los espacios portuarios deberán adaptarse al mismo. A tal efecto deberá procederse a la revisión de las condiciones que fuese preciso o, en su caso, al rescate de la concesión según lo establecido en los artículos 114 y 124 de esta ley.

2. Transitoriamente, y en tanto no se proceda a la revisión de las condiciones de las concesiones o, en su caso, al rescate de las mismas conforme a lo previsto en el apartado anterior, las concesiones seguirán sujetas a las mismas condiciones en que se otorgaron, sin que pueda autorizarse prórroga del plazo de la concesión, modificación o transferencia de la misma sin que se haya producido la revisión de las condiciones que resulten incompatibles con el plan de utilización de los espacios portuarios.

## **CAPITULO V** **Autorizaciones**

## **SECCION 10.** **Clases de autorizaciones**

### **Artículo 99. Clases de autorizaciones.**

Estarán sujetas a autorización de la Autoridad Portuaria:

- a) La utilización de instalaciones portuarias fijas por los buques, el pasaje y las mercancías, que se regirá por el Reglamento de Explotación y Policía y las correspondientes ordenanzas portuarias.
- b) La ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por plazo no superior a tres años, que se otorgará de conformidad con lo dispuesto en la siguiente sección.

## **SECCION 20.** **Autorizaciones de ocupación del dominio público portuario**

### **Artículo 100. Ambito de aplicación.**

1. La ocupación del dominio público portuario por plazo no superior a tres años, incluidas prórrogas, con bienes muebles o instalaciones desmontables, o sin ellos, estarán sujetas a autorización previa de la Autoridad Portuaria.
2. Estas autorizaciones demaniales se otorgarán, a título de precario, con sujeción al correspondiente pliego de condiciones generales de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario que apruebe el Ministro de Fomento y, cuando el objeto de la autorización sea una actividad comercial o industrial, al pliego de condiciones generales de la actividad o del servicio que, en su caso, apruebe Puertos del Estado y a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria.
3. Las autorizaciones sólo podrán otorgarse para los usos y actividades permitidas en el artículo 94 y deberán ajustarse a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, en el plan de utilización de los espacios portuarios.
4. Las autorizaciones se otorgarán con carácter personal e intransferible «Inter vivos» y su uso no podrá ser cedido a terceros, salvo las de ocupación de dominio público que constituyan soporte de una autorización de vertidos de tierra al mar.

### **Artículo 101. Iniciación del procedimiento.**

El procedimiento para el otorgamiento de las autorizaciones previstas en esta sección se podrá iniciar a solicitud del interesado o por concurso convocado al efecto por la Autoridad Portuaria.

### **Artículo 102. Requisitos de la solicitud.**

1. Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre la ocupación del dominio público portuario, el interesado deberá formular una solicitud acompañada, además de lo exigido en el artículo 89. 3 de esta ley, de una memoria y planos de conjunto o de detalle necesarios de los bienes e instalaciones a desarrollar, en los que se especifique la extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar.
2. Las solicitudes que se opongan de manera notoria a lo dispuesto en el Plan Estratégico, en el Plan Director, 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.

Si la solicitud no reuniera los requisitos exigidos y éstos fueran susceptibles de subsanación, se procederá para ello en la forma prevista en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

### **Artículo 103. Procedimiento de otorgamiento.**

1. La Autoridad Portuaria examinará la documentación presentada y determinará su adecuación y viabilidad.
2. Se solicitará informe de otras Administraciones y organismos, cuando éste fuera preceptivo o se estime conveniente recabarlo.
3. Previo informe del Director y audiencia del interesado cuando proceda, corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria el otorgamiento o denegación con carácter discrecional y sin perjuicio de la oportuna motivación, de

las autorizaciones cuyo plazo de vigencia sea superior a un año, y al Presidente el de aquellas que no excedan de dicho plazo.

#### **Artículo 104. Concursos.**

1. La Autoridad Portuaria podrá convocar concursos para el otorgamiento de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario.
2. El órgano competente para la resolución del concurso aprobará el pliego de bases que ha de regir el mismo, el cual fijará los requisitos para participar en el concurso, los criterios para su adjudicación y ponderación de los mismos, así como el pliego de condiciones que regularán el desarrollo de la autorización, que deberá ajustarse al pliego de condiciones generales de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario que apruebe el Ministro de Fomento y al pliego de condiciones generales de la actividad que, en su caso, apruebe Puertos del Estado.
3. La convocatoria del concurso se publicará en el «Boletín Oficial» de la comunidad autónoma, pudiéndose presentar ofertas en el plazo establecido, que no podrá ser inferior a 20 días. Dichas ofertas serán abiertas en acto público.
4. El concurso será resuelto por el órgano competente para el otorgamiento de la autorización.
5. La oferta seleccionada deberá someterse a la tramitación prevista en el artículo anterior para el otorgamiento, en su caso, de la correspondiente autorización.

#### **Artículo 105. Condiciones de otorgamiento.**

La autorización deberá contener, al menos, las siguientes condiciones:

- a) Objeto de la autorización.
- b) Obras e instalaciones autorizadas.
- c) Plazo de la autorización.
- d) Superficie de dominio público cuya ocupación se autoriza.
- e) Condiciones de protección del medio ambiente que, en su caso, procedan.
- f) Condiciones especiales que deban establecerse en las autorizaciones que se otorguen en los espacios afectos a las ayudas a la navegación, entre las cuales deberán figurar, al menos, aquellas que garanticen la eficacia del servicio, accesos y medidas de seguridad.
- g) En el caso de ocupación de espacio de agua, el balizamiento que deba establecerse.
- h) Tasa por ocupación del dominio público y tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.
- i) Garantías a constituir.
- j) Causas de caducidad conforme a lo previsto en el artículo 123 de esta ley.
- k) Otras condiciones que sean pertinentes.

## **CAPITULO VI** **Concesiones demaniales**

### **SECCION 10.** **Disposiciones generales**

#### **Artículo 106. Ambito de aplicación.**

1. Estará sujeta a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años.
2. Las concesiones sólo podrán otorgarse para obras, instalaciones o usos que se ajusten a las determinaciones

establecidas en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, al plan de utilización de los espacios portuarios, y se someterán al correspondiente pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones demaniales que apruebe el Ministro de Fomento y, cuando el objeto de la concesión sea el desarrollo de una actividad comercial o industrial, al pliego de condiciones generales de la actividad o del servicio comercial que, en su caso, apruebe Puertos del Estado y a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria, de acuerdo con lo establecido en el artículo 89 de esta ley.

3. Para el otorgamiento de una concesión será preciso que la Autoridad Portuaria tenga a disposición los terrenos y espacios de agua objeto de la misma, salvo en aquellos supuestos en los que, próxima la fecha de extinción de una concesión, se tramite el otorgamiento de una nueva sobre los mismos terrenos y espacios de agua, y en aquellos otros supuestos en los que sea precisa la ejecución de obras por la Autoridad Portuaria previa a la puesta a disposición. En estos supuestos, el término inicial de la concesión coincidirá con la fecha de extinción de aquella o con la fecha de finalización de las obras por la Autoridad Portuaria. No obstante, no podrán transcurrir más de dos años desde el acuerdo de otorgamiento de la concesión hasta la efectiva puesta a disposición de los terrenos.

4. En el título concesional se incorporarán, además de las condiciones relativas a la ocupación del dominio público portuario, las relativas a la actividad o a la prestación del servicio.

5. La concesión o autorización de instalaciones de atraque deberá incorporar la de la correspondiente zona de maniobra, sin perjuicio de que, excepcionalmente y por razones derivadas de la explotación portuaria o insuficiencia de instalaciones de atraque disponibles, la Autoridad Portuaria impondrá, en el momento del otorgamiento del correspondiente título administrativo o posteriormente, la utilización obligatoria de las instalaciones en concesión o autorización a favor de terceros prestadores de servicios portuarios básicos. En este caso, los beneficiarios deberán abonar al titular de la concesión o autorización la correspondiente tarifa, que deberá ser fijada con criterios de objetividad, transparencia y no discriminación y que no podrá exceder de la cuantía máxima aprobada por la Autoridad Portuaria en el correspondiente título. El Reglamento de Explotación y Policía determinará las razones objetivas derivadas de la explotación portuaria o de insuficiencia de instalaciones de atraque disponibles que justifiquen la utilización obligatoria a favor de terceros prestadores de servicios portuarios básicos.

El Consejo de Administración aprobará, con carácter general, los supuestos de cesión, las condiciones de la misma y las tarifas máximas a percibir conforme a lo dispuesto en esta ley por los titulares de las concesiones o autorizaciones, en función de las características de las instalaciones portuarias.

Cuando una instalación fija otorgada en concesión o autorización impida el uso por terceros de una instalación de atraque, ésta deberá ser asimismo incorporada a dicha concesión o autorización.

#### **Artículo 107. Plazo de las concesiones.**

1. El plazo de las concesiones será el que se determine en el título correspondiente y no podrá ser superior a 35 años. Para la fijación del mismo se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) Vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria.
- b) Disponibilidad de espacio de dominio público portuario.
- c) Volumen de inversión, y estudio económico financiero.
- d) Plazo de ejecución de las obras contenidas en el proyecto.
- e) Adecuación a la planificación y gestión portuarias.
- f) Incremento de actividad que genere en el puerto.
- g) Vida útil de la inversión a realizar por el concesionario.

2. El vencimiento del plazo de la concesión deberá coincidir con el de la autorización de actividad o el de

la licencia de prestación del servicio, y será improrrogable salvo en los siguientes supuestos:

a) Cuando en el título de otorgamiento se haya previsto expresamente la posibilidad de una o varias prórrogas, en cuyo caso, a petición del titular y a juicio de la Autoridad Portuaria, podrá ser prorrogado, sin que el plazo inicial unido al de las prórrogas pueda superar el plazo máximo de 35 años.

En las concesiones que tengan como objeto la prestación de servicios portuarios básicos, la suma del plazo inicial previsto en la concesión y el de las prórrogas no podrá exceder del establecido en el artículo 66. 1 que le sea de aplicación en aquellos supuestos en los que el número de prestadores del servicio haya sido limitado.

b) Cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la posibilidad de prórroga, pero el concesionario lleve a cabo una inversión relevante no prevista en la concesión que, a juicio de la Autoridad Portuaria, sea de interés para la explotación portuaria y que, en todo caso, sea superior al 20 por ciento del valor actualizado de la inversión prevista en el título concesional, el plazo de vencimiento podrá ser prorrogado, no pudiendo superar en total el plazo máximo de 35 años. La prórroga de la concesión determinará la modificación de las condiciones de la misma, que deberán ser aceptadas por el concesionario con anterioridad a la resolución de otorgamiento de la prórroga.

En las concesiones que tengan como objeto la prestación de servicios portuarios básicos, el plazo inicial unido al de la prórroga no podrá exceder del previsto en el artículo 66. 1 que le sea de aplicación cuando el número de prestadores del servicio haya sido limitado.

c) Excepcionalmente, en aquellas concesiones que sean de interés estratégico o relevante para el puerto, la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de Puertos del Estado, podrá autorizar prórrogas no previstas en el título administrativo que, unidas al plazo inicial, superen en total el plazo de 35 años, siempre que el concesionario se comprometa a llevar a cabo una inversión adicional, en los términos señalados en el párrafo b) anterior, que suponga una mejora de la eficacia global del servicio prestado.

En cualquiera de los supuestos anteriores, la suma de los plazos de las prórrogas no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial. Para el otorgamiento de cada prórroga será necesario que haya transcurrido, al menos, la tercera parte del plazo de vigencia de la concesión, salvo cuando por circunstancias excepcionales sea autorizado previamente por Puertos del Estado, y que el concesionario se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.

No obstante, cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la prórroga, las obras e instalaciones realizadas por el titular al amparo de la concesión demanial deberán revertir a la Autoridad Portuaria una vez transcurrido el plazo inicial del título administrativo, debiendo modificarse el mismo a fin de adaptarlo a las nuevas circunstancias, incrementando la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario en la parte correspondiente a las obras e instalaciones revertidas.

## **SECCION 20.**

### **Procedimiento de otorgamiento de las concesiones**

#### **Artículo 108. Iniciación del procedimiento.**

El procedimiento de otorgamiento de una concesión se podrá iniciar a solicitud del interesado o por concurso convocado al efecto por la Autoridad Portuaria.

#### **Artículo 109. Requisitos de la solicitud.**

1. Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre la ocupación del dominio público portuario, el interesado deberá formular una solicitud a la que acompañará los siguientes documentos y justificantes:

a) Acreditación de la personalidad del solicitante o, en su caso, de los partícipes en la comunidad o entidad sin personalidad jurídica y justificantes que acrediten encontrarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.

Se considerará que las empresas se encuentran al corriente de las obligaciones de carácter fiscal, cuando concurran las circunstancias previstas en el apartado 1 del artículo 13 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. La acreditación del cumplimiento de dichas circunstancias se efectuará de conformidad con lo regulado en el apartado 2 de dicho artículo.

b) Acreditación de solvencia económica, técnica y profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes de la concesión.

c) 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, que deberán ser conformes con el Plan Director, 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.

d) Memoria económico financiera de la actividad a desarrollar en la concesión.

e) Cumplimiento de las condiciones específicas para el ejercicio de la actividad objeto de la concesión.

f) Garantía provisional conforme a lo indicado en el artículo 118 de esta ley.

g) Otros documentos y justificaciones que sean pertinentes.

2. No se admitirán aquellas solicitudes que se opongan de manera notoria a lo dispuesto en el Plan Director, Plan de utilización. Plan Especial, en su caso, o en la normativa vigente, o cuando como consecuencia de su otorgamiento se puedan originar dentro del puerto situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia en la prestación de los servicios portuarios básicos 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.

Si la solicitud no reuniera los requisitos exigidos y éstos fueran susceptibles de subsanación, se procederá para ello en la forma prevista en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

#### **Artículo 110. Procedimiento de otorgamiento.**

1. Presentada una solicitud, 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 aquella, y que deberán reunir los requisitos previstos en el artículo anterior. El Consejo de Administración, a propuesta del Director, que

será elevada por el Presidente, seleccionará aquella solicitud 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 los supuestos previstos en el artículo 111. 1. b) en los que deberá convocarse un concurso. La Autoridad Portuaria podrá decidir no iniciar el trámite de competencia de proyectos 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.

2. La Autoridad Portuaria procederá, en su caso, a la confrontación del proyecto sobre el terreno y espacio de agua con el fin de determinar su adecuación y viabilidad.

3. Asimismo, se someterá a información pública, durante un plazo no inferior a 20 días, a fin de que se presenten alegaciones sobre la solicitud de concesión que se tramita. Este trámite podrá llevarse a cabo simultáneamente con la petición de informe a las Administraciones urbanísticas, cuando no se encuentre aprobado el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto. Cuando la solicitud tenga como objeto la ocupación de espacios de dominio público afectos al servicio de los faros, deberá emitirse informe favorable por Puertos del Estado.

El trámite de información pública servirá para cumplimentar el concerniente al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, en los casos en los que sea preceptivo el mismo.

4. Se podrá prescindir del trámite de información pública previsto en el apartado anterior para concesiones que tengan como objeto la utilización total o parcial de edificaciones existentes, siempre que no se modifique su arquitectura exterior y sea para usos autorizados en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, en el plan de utilización de los espacios portuarios.

5. El Director emitirá informe en el que se analizará la procedencia de la solicitud de concesión. En aquellos proyectos que, de acuerdo con la legislación vigente, deban someterse a algún tipo de evaluación de impacto ambiental, el informe será posterior a la resolución del Ministerio de Medio Ambiente.

En el caso de que el informe sea desfavorable, se elevará por el Presidente al Consejo de Administración a fin de que, previa audiencia del interesado, se resuelva lo que estime procedente.

Si el informe fuera favorable a la solicitud de concesión, el Director fijará las condiciones en que podría ser otorgada la misma y se las notificará al peticionario que deberá aceptarlas expresamente. Si éste no hiciera manifestación alguna al respecto en el plazo concedido, se procederá al archivo de todas las actuaciones, con pérdida de la garantía constituida. En los demás supuestos, el Presidente elevará al Consejo de Administración la propuesta de resolución del Director para que adopte el acuerdo que proceda.

6. En el caso de que el Consejo de Administración acuerde la modificación de alguna de las condiciones aceptadas por el peticionario, se someterán a su nueva aceptación en los términos previstos en el apartado anterior.

7. La resolución de otorgamiento de la concesión se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», haciéndose constar, al

menos, la información relativa al objeto, plazo, tasas, superficie concedida y titular de la concesión.

8. El plazo máximo para notificar la resolución del expediente de la concesión será de ocho meses, transcurrido el cual sin que haya recaído resolución expresa, la correspondiente solicitud se entenderá desestimada.

#### **Artículo 111. Concursos.**

1. La Autoridad Portuaria podrá convocar concursos para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario. En cualquier caso, deberán convocarse concursos en los siguientes supuestos:

- a) Concesiones para la prestación de servicios portuarios básicos abiertos al uso general.
- b) Concesiones para terminales de pasajeros o de manipulación y transporte de mercancías dedicadas a usos particulares, cuando haya varias solicitudes de interés portuario o cuando en el trámite de competencia de proyectos a que se refiere el artículo anterior se presenten varios proyectos alternativos de igual o similar interés portuario.
- c) Concesiones de dársenas e instalaciones náutico-deportivas, construidas o no por particulares.
- d) Concesiones de lonjas pesqueras, construidas o no por particulares.

2. La convocatoria del concurso supondrá el archivo de los expedientes de concesión en tramitación que resulten afectados, teniendo derecho el solicitante al cobro de los gastos del proyecto si no resultase adjudicatario del concurso.

Los gastos del proyecto serán tasados en las bases del concurso y serán satisfechos por el adjudicatario.

3. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria aprobará el pliego de bases del concurso y el pliego de condiciones que regularán el desarrollo de la concesión:

a) El pliego de bases del concurso contendrá, al menos, los siguientes extremos:

11. Objeto y requisitos para participar en el concurso.
21. Criterios para su adjudicación y ponderación de los mismos.
31. Garantía provisional.

b) El pliego de condiciones que regule el desarrollo de la concesión deberá ajustarse al pliego de condiciones generales de concesiones demaniales que apruebe el Ministro de Fomento y, en su caso, al pliego de condiciones generales de la actividad o del servicio que apruebe Puertos del Estado y a las condiciones particulares de la Autoridad Portuaria.

4. La convocatoria del concurso se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», pudiéndose presentar ofertas en el plazo establecido, que no podrá ser inferior a 30 días. Dichas ofertas serán abiertas en acto público.

5. Corresponde al Consejo de Administración la resolución del concurso.

6. La oferta seleccionada por el Consejo de Administración deberá someterse a la tramitación prevista en el artículo anterior para el otorgamiento, en su caso, de la correspondiente concesión.

#### **Artículo 112. Condiciones de otorgamiento.**

1. Entre las condiciones de otorgamiento de la concesión deberán figurar, al menos, las siguientes:

- a) Objeto de la concesión.
- b) Plazo de vigencia.
- c) Zona de dominio público cuya ocupación se concede.
- d) Proyecto básico de las obras o instalaciones autorizadas, con las prescripciones que se fijan, y con inclusión, en el caso de ocupación de espacios de agua, del balizamiento que deba establecerse.
- e) Condiciones de protección del medio ambiente que, en su caso, procedan, incluyendo las necesarias

medidas correctoras y, en caso de que fuera preceptiva, las condiciones o prescripciones establecidas en la correspondiente resolución del Ministerio de Medio Ambiente.

f) Condiciones especiales que deban establecerse en las concesiones que se otorguen en los espacios afectos a las ayudas a la navegación, entre las cuales deberán figurar, al menos, las que garanticen la eficacia del servicio, independencia de accesos y medidas de seguridad.

g) Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario y tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

h) Garantía definitiva o de construcción y garantía de explotación.

i) Causas de caducidad, conforme a lo previsto en el artículo 123 de esta ley.

j) Actividad o tráfico mínimo.

k) Otras condiciones que la Autoridad Portuaria considere necesarias.

2. Las obras se ejecutarán conforme al proyecto de construcción que en cada caso se apruebe por la Autoridad Portuaria, que completará el proyecto básico.

Los proyectos de construcción se ajustarán en lo que respecta a sus exigencias técnicas, contenido, supervisión y replanteo, a las mismas condiciones que las exigidas para las obras de las Autoridades Portuarias.

Puertos del Estado informará técnicamente los proyectos de construcción de obras de infraestructura portuaria de los concesionarios que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por la Autoridad Portuaria.

3. Asimismo, durante la vigencia de la concesión, el titular de la misma vendrá obligado a facilitar la información técnica o económica que le solicite la Autoridad Portuaria en el ejercicio de sus competencias, así como a mantener en buen estado el dominio público portuario, obras e instalaciones, debiendo realizar, a su cargo, las reparaciones que sean precisas. La Autoridad Portuaria podrá inspeccionar, en todo momento, el estado de conservación de los bienes objeto de la concesión y señalar las reparaciones que deban llevarse a cabo cuando éstos afecten a la conservación de los bienes propios del título concesional.

### **SECCION 30.** **Disposiciones aplicables alas concesiones**

#### **Artículo 113. Modificación de concesiones.**

1. La Autoridad Portuaria podrá autorizar a solicitud del interesado modificaciones de las condiciones de una concesión. Cuando una modificación sea sustancial, la solicitud deberá tramitarse de acuerdo con lo establecido en los apartados 2 y siguientes del artículo 110 de esta ley. Si la modificación no es sustancial, requerirá únicamente informe previo del Director de la Autoridad Portuaria, que será elevado por el Presidente al Consejo de Administración para la resolución que proceda.

2. Tendrán el carácter de modificaciones sustanciales, las siguientes:

a) Modificación del objeto de la concesión.

b) Ampliación de la superficie de la concesión en más de un 10 por ciento de la fijada en el acta de reconocimiento. A estos efectos, únicamente será admisible la ampliación de la superficie con bienes de dominio público colindantes a los concedidos.

c) Ampliación del volumen o superficie construida e inicialmente autorizada en más de un 10 por ciento.

d) Ampliación del plazo de la concesión, en los supuestos establecidos en los apartados 2 b) y 2 c) del artículo 107.

e) Modificación de la ubicación de la concesión.

En el cómputo de los límites establecidos, se tendrán en cuenta los valores acumulados de modificaciones anteriores.

#### **Artículo 114. Revisión de concesiones.**

1. La Autoridad Portuaria revisará las condiciones de una concesión, modificándolas de oficio o a instancia de parte, cuando se den las siguientes circunstancias:

a) Cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento, de tal forma que las circunstancias objetivas que sirvieron de base para el otorgamiento de la concesión hayan variado de modo que no sea posible alcanzar sustancialmente la finalidad de la concesión.

b) En caso de fuerza mayor.

c) Cuando lo exija su adecuación al plan de utilización de los espacios portuarios o al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto.

d) Cuando lo exija su adecuación a las obras o a la ordenación de terminales previstas en el Plan Director.

En los dos últimos supuestos, 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.

Cuando la revisión de la concesión determine reducción de la superficie otorgada, se tramitará como un rescate parcial de la concesión. Asimismo, cuando la revisión de la concesión determine que la continuidad de la explotación de la misma resulte antieconómica, el titular podrá solicitar el rescate total de la concesión.

2. El procedimiento será el que corresponda, según que la modificación sea o no sustancial.

#### **Artículo 115. División de concesiones.**

1. La concesión podrá dividirse a petición del titular, previa autorización de la Autoridad Portuaria, en las condiciones que ésta dicte y siempre que las obras o instalaciones puedan ser explotadas independientemente.

El titular de la primitiva concesión será el único destinatario de las nuevas concesiones.

2. Previamente a la resolución sobre la solicitud de división, la Autoridad Portuaria comunicará al peticionario las condiciones en que podría llevarse a cabo. El plazo de cada una de las concesiones resultantes no será superior al que reste de la concesión primitiva, y el objeto de cada una de ellas deberá estar incluido en el objeto de la primitiva concesión.

Aceptadas las condiciones, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria dictará la correspondiente resolución. En caso de denegación, se mantendrá la primitiva concesión administrativa en las condiciones en que fue otorgada.

#### **Artículo 116. Renovación de determinadas concesiones.**

1. Cuando el objeto de una concesión de ocupación de dominio público portuario, extinguida por el transcurso del plazo previsto en el artículo 107 de esta ley, fuese el ejercicio de una actividad amparada por otro título otorgado por la Administración del Estado por un plazo superior, para la extracción de recursos minerales

o para usos energéticos o industriales, su titular podrá solicitar, con antelación a su extinción, que se le otorgue una nueva concesión de ocupación de dominio público portuario por un plazo igual al que reste de vigencia a la concesión de la actividad extractiva, energética o industrial, con un máximo de 35 años. Esta renovación de la concesión podrá reiterarse hasta completar el plazo superior.

2. Para el otorgamiento de la nueva concesión de utilización del dominio público, será condición necesaria que se mantenga la misma actividad para la que se otorgó la concesión inicial, que se encuentre el concesionario al corriente en el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la anterior concesión, y que sean aceptadas las condiciones del nuevo título concesional.

#### **Artículo 117. Actos de transmisión y de gravamen.**

1. En caso de fallecimiento del concesionario, sus causahabientes, a título de herencia o legado, podrán subrogarse, en el plazo de un año, en los derechos y obligaciones de aquél. Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa a la Autoridad Portuaria, se entenderá que renuncian a la concesión.

Si hubiera varios herederos, la Autoridad Portuaria podrá exigirles que designen un representante a todos los efectos.

2. Previa autorización de la Autoridad Portuaria, las concesiones podrán transmitirse por «actos Inter vivos», subrogándose el nuevo titular en los derechos y obligaciones derivados de la concesión. La Autoridad Portuaria podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en el plazo de tres meses. Dicho plazo se computará, en el primer caso, desde la notificación por el concesionario de las condiciones en que va a proceder a transmitir la concesión, entre las que

necesariamente habrán de reflejarse las relativas al precio y formas de pago. Y, en el caso del retracto, desde que tenga conocimiento expreso la Autoridad Portuaria.

3. Para que la Autoridad Portuaria autorice la transmisión de una concesión se deberán cumplir, al menos, las siguientes condiciones:

- a) Que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.
- b) Que el nuevo titular reúna los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión.
- c) Que, desde su fecha de otorgamiento, haya transcurrido, al menos, un plazo de dos años. Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria podrá autorizar su transmisión antes de que transcurra dicho plazo, siempre que se hayan ejecutado al menos un 50 por ciento de las obras que, en su caso, hayan sido aprobadas.
- d) Que no se originen situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia dentro del puerto, en la prestación de los servicios portuarios básicos o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria, de acuerdo con lo establecido en el apartado 4.

En los supuestos de remate judicial, administrativo o adjudicación de bienes por impago de créditos hipotecarios, el nuevo concesionario deberá subrogarse en las obligaciones derivadas de la concesión del antiguo titular, y cuando no reúna los requisitos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión deberá proceder en la forma establecida en el apartado 8.

4. La enajenación de las acciones, participaciones o cuotas de una sociedad, comunidad de bienes u otros entes sin personalidad jurídica que tengan como actividad principal la explotación de la concesión, exigirá la autorización de la Autoridad Portuaria siempre que pueda suponer que el adquirente obtenga una posición que le permita influir de manera efectiva en la gestión o control de dicha sociedad o comunidad.

En el supuesto de que la concesión tenga por objeto la prestación de un servicio portuario básico o el desarrollo de una actividad o servicio comercial directamente relacionado con la actividad portuaria, la transmisión no podrá ser autorizada cuando el adquirente sea titular de una concesión con el mismo objeto o tenga una participación directa o indirecta que le permita influir de manera efectiva en una sociedad o comunidad titular de una concesión cuyo objeto sea el mismo, siempre que ostente una posición dominante en la actividad objeto de la concesión dentro del puerto o cuando como consecuencia de la adquisición pueda adquirirla.

Para la determinación de las situaciones de influencia efectiva en la gestión o control de una entidad y de tenencia de posición dominante en el puerto se estará a lo dispuesto en el artículo 77. 1 de esta ley.

5. Si la sociedad titular cambia de denominación social, estará obligada a notificarlo a la Autoridad Portuaria.

6. En el supuesto de adjudicación de la concesión mediante remate judicial o administrativo, la Autoridad Portuaria podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que aquélla tenga conocimiento de la adjudicación.

7. La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser previamente autorizada por la Autoridad Portuaria.

8. Si el adjudicatario de una concesión mediante remate judicial o administrativo o los herederos de un concesionario no cumplieren los requisitos establecidos en este artículo, los nuevos titulares de la concesión deberán transferirla, en el plazo de 12 meses, a un nuevo concesionario que, a estos efectos, no presente limitación alguna.

9. No se inscribirá en el Registro de la Propiedad la transmisión de las concesiones o la constitución de derechos reales sobre las mismas sin que se acompañe certificación de la Autoridad Portuaria acreditativa del cumplimiento de los requisitos exigidos en este artículo y de las cláusulas de la concesión.

## **SECCION 40.** **Garantías**

### **Artículo 118. Garantía provisional y garantía definitiva.**

1. Los peticionarios de concesiones de dominio público portuario reguladas en esta ley acreditarán ante la Autoridad Portuaria competente, al presentar la solicitud, la prestación de garantía provisional, por un importe del dos por ciento del presupuesto de las obras e instalaciones adscritas a la concesión, cuya realización se proponga, que no podrá ser inferior a 3.000 euros.

2. Otorgada la concesión, se constituirá garantía definitiva o de construcción, equivalente al cinco por ciento del presupuesto total de las obras e instalaciones adscritas a la concesión incluidas en el proyecto, que responderá de la ejecución de las obras y del resto de obligaciones derivadas de la concesión.

Si el concesionario no constituye la garantía en el plazo establecido en el título administrativo, se entenderá que renuncia a la concesión.

3. Si el interesado desistiera injustificadamente, a juicio de la Autoridad Portuaria, de la petición o renunciara al título, perderá la garantía constituida.

4. La garantía definitiva o de construcción será devuelta al concesionario en el plazo de un mes desde la aprobación por el Director del reconocimiento de las

obras e instalaciones, salvo en los casos de renuncia y caducidad, con deducción de las cantidades que, en su caso, deban hacerse efectivas en concepto de penalizaciones y responsabilidades en que haya podido incurrir el concesionario frente a la Autoridad Portuaria. Previamente a la devolución de esta garantía deberá haberse constituido la garantía de explotación.

#### **Artículo 119. Garantía de explotación.**

1. La garantía de explotación responderá de todas las obligaciones derivadas de la concesión, de las sanciones que por incumplimiento de las condiciones de la misma se puedan imponer a su titular y de los daños y perjuicios que tales incumplimientos puedan ocasionar.

2. La garantía de explotación se determinará en función del importe anual de las tasas que ha de abonar el concesionario, no pudiendo ser inferior a la mitad de dicho importe ni superior al importe anual de las mismas, debiendo actualizarse cada cinco años, en función del importe de las tasas en la fecha de actualización.

3. La garantía de explotación será devuelta a la extinción de la concesión, con deducción de las cantidades que, en su caso, deban hacerse efectivas en concepto de penalización o responsabilidades en que haya podido incurrir el concesionario frente a la Autoridad Portuaria.

#### **Artículo 120. Disposiciones comunes.**

1. Las garantías a que se refiere esta ley se constituirán a disposición del Presidente de la Autoridad Portuaria, serán de carácter solidario respecto al obligado principal, con inclusión de renuncia expresa a los beneficios de orden, división y excusión, de naturaleza irrevocable y de ejecución automática por resolución del Presidente. Para hacer efectivas estas garantías, las Autoridades Portuarias tendrán preferencia sobre cualquiera otros acreedores sea cual fuere la naturaleza de los créditos y el título en que funden su pretensión.

2. Si la Autoridad Portuaria ejecutase total o parcialmente la garantía definitiva o la de explotación, el concesionario estará obligado a completarlas o reponerlas en el plazo de un mes.

### **CAPITULO VII**

#### **Extinción de autorizaciones y concesiones**

#### **Artículo 121. Causas de extinción.**

Las autorizaciones y concesiones se extinguirán por:

- a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.
- b) Revisión de oficio, en los supuestos establecidos en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
- c) Renuncia del titular, que sólo podrá ser aceptada por la Autoridad Portuaria cuando no cause perjuicio a ésta o a terceros.
- d) Mutuo acuerdo entre la Autoridad Portuaria y el titular.
- e) Disolución o extinción de la sociedad, salvo en los supuestos de fusión o escisión.
- f) Revocación.

g) Caducidad.

h) Rescate, cuando se trate de concesiones, i) Extinción de la autorización o de la licencia de la que el título demanial sea soporte.

#### **Artículo 122. Revocación de autorizaciones y concesiones.**

1. Las autorizaciones podrán ser revocadas unilateralmente, en cualquier momento y sin derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con obras o planes que, aprobados con posterioridad, entorpezcan la explotación portuaria o impidan la utilización del espacio portuario para actividades de mayor interés portuario. Corresponderá a la Autoridad Portuaria apreciar las circunstancias anteriores mediante resolución motivada, previa audiencia del titular de la autorización.

2. Las concesiones pueden ser revocadas por la Autoridad Portuaria, sin derecho a indemnización, cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento que impliquen la imposibilidad material o jurídica de la continuación en el disfrute de la concesión y en casos de fuerza mayor, cuando, en ambos supuestos, no sea posible la revisión del título de otorgamiento.

#### **Artículo 123. Caducidad.**

1. Serán causa de caducidad de la autorización o concesión, los siguientes incumplimientos:

a) No iniciación, paralización o no terminación de las obras por causas no justificadas, durante el plazo que se fije en las condiciones del título.

b) Impago de una liquidación por cualquiera de las tasas giradas por la Autoridad Portuaria durante un plazo de seis meses, en el caso de las autorizaciones, y de 12 meses en el caso de las concesiones.

Para iniciar el expediente de caducidad será suficiente que no se haya efectuado el ingreso en período voluntario. Una vez iniciado, se podrá acordar su archivo si antes de dictar resolución se produce el abono de lo adeudado, en el procedimiento de apremio, y se constituye la garantía que al respecto fije la Autoridad Portuaria.

c) Falta de actividad o de prestación del servicio, durante un período de seis meses, en el caso de autorizaciones, y de 12 meses en el caso de las concesiones, a no ser que, a juicio de la Autoridad Portuaria, obedezca a causa justificada.

d) Ocupación del dominio público no otorgado.

e) Incremento de la superficie, volumen o altura de las instalaciones en más del 10 por ciento sobre el proyecto autorizado.

f) Desarrollo de actividades que no figuren en el objeto del título.

g) Cesión a un tercero del uso total o parcial, sin autorización de la Autoridad Portuaria.

h) Transferencia del título de otorgamiento, sin autorización de la Autoridad Portuaria.

i) Constitución de hipotecas y otros derechos de garantía, sin autorización de la Autoridad Portuaria.

j) No reposición o complemento de las garantías definitiva o de explotación, previo requerimiento de la Autoridad Portuaria.

k) Incumplimiento de otras condiciones cuya inobservancia esté expresamente prevista como causa de caducidad en el título de otorgamiento.

2. Para declarar la caducidad, se seguirá el siguiente procedimiento, debiendo notificarse la resolución expresa del mismo en el plazo de seis meses desde el acuerdo de incoación:

a) Constatada la existencia de alguno de los supuestos referidos, el Director de la Autoridad Portuaria incoará el correspondiente expediente de caducidad, pudiendo adoptar las medidas de carácter provisional que estime convenientes, lo cual se pondrá en conocimiento del titular, concediéndole un plazo de 10 días para que formule las alegaciones y acompañe los oportunos documentos y justificaciones.

Las medidas de carácter provisional podrán consistir en la paralización inmediata de las obras, la suspensión de la actividad, uso y explotación de las instalaciones, la prestación de garantías y cualesquiera otras que resulten necesarias

para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer. Para lograr la efectividad de tales medidas la Autoridad Portuaria interesará de la autoridad gubernativa competente, cuando sea necesario, la colaboración de la fuerza pública.

b) Formuladas las alegaciones o transcurrido el plazo para llevarlas a cabo, el Director de la Autoridad Portuaria dictará propuesta de resolución que será elevada por el Presidente al Consejo de Administración, previo dictamen del Consejo de Estado en el caso de que se trate de concesiones y se formule oposición, de acuerdo con lo previsto en el artículo 22. 12 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.

3. La declaración de caducidad comportará la pérdida de las garantías constituidas.

#### **Artículo 124. Rescate de concesiones.**

1. En el caso de que el dominio público otorgado fuera necesario, total o parcialmente, para la ejecución de obras, la ordenación de terminales o la prestación de servicios portuarios y que, para realizar aquéllas o prestar éstos, fuera preciso disponer de los bienes otorgados en concesión o utilizar o demoler las obras autorizadas, la Autoridad Portuaria, previa indemnización al titular, podrá proceder al rescate de la concesión.

2. El rescate de la concesión exigirá la previa declaración del interés portuario de las obras o de los servicios y el acuerdo de la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por aquéllos. Corresponde al Consejo de Administración la declaración del interés portuario y al Presidente, previa audiencia del interesado, el acuerdo de necesidad de ocupación. La declaración de urgencia de la ocupación, cuando proceda, corresponderá adoptarla al Ministro de Fomento. El interés portuario se entenderá implícito con la aprobación de los planes de utilización de los espacios portuarios. Asimismo, la aprobación de los proyectos llevará implícita la declaración del interés portuario de las obras y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por las mismas.

3. Cuando el rescate implique la necesidad de ocupación de sólo una parte de la concesión, de tal modo que a consecuencia de aquél resulte antieconómica para el concesionario la explotación de la parte no rescatada, el titular podrá solicitar de la Autoridad Portuaria su rescate total.

4. La Autoridad Portuaria y el titular de la concesión podrán convenir el valor del rescate.

En el supuesto de no llegar a un acuerdo, el valor del rescate será fijado por la Autoridad Portuaria de conformidad con los criterios establecidos en el apartado 6 de este artículo. Dicha valoración será notificada al concesionario a fin de que, en el plazo de 10 días, presente las alegaciones que estime pertinentes.

5. El Director de la Autoridad Portuaria, a la vista de las alegaciones formuladas, dictará propuesta de resolución.

En el caso de que el concesionario haya manifestado oposición al rescate, se deberá solicitar dictamen del Consejo de Estado, de conformidad con lo establecido en el artículo 22. 12 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.

Corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria dictar la correspondiente resolución.

6. La valoración de las concesiones, en caso de rescate total o parcial, atenderá a los siguientes conceptos:

a) El coste de las obras rescatadas actualizadas con el IPC, multiplicado por el cociente entre el período de concesión restante y el total.

En cualquier caso, no se tendrán en cuenta las obras e instalaciones realizadas por el concesionario sin previa autorización de la Autoridad Portuaria, que pasarán al dominio público portuario sin derecho a indemnización.

b) La pérdida de beneficios imputables al rescate total o parcial de la concesión durante el período de concesión restante, con un máximo de tres anualidades. Para ello, se computará el beneficio medio anual de las actividades ordinarias realizadas en la concesión en los cuatro ejercicios anteriores, o en los dos últimos ejercicios si es más favorable para el concesionario.

7. El pago del valor del rescate podrá realizarse en dinero, mediante el otorgamiento de otra concesión o, en caso de rescate parcial, con la modificación de las condiciones de la concesión. En estos dos últimos supuestos se requerirá la conformidad del concesionario.

#### **Artículo 125. Efectos de la extinción.**

1. Extinguida la autorización o concesión, el titular tendrá derecho a retirar fuera del espacio portuario los materiales, equipos o instalaciones desmontables que no reviertan gratuitamente a la Autoridad Portuaria en función de lo previsto en el título, estando obligado a hacerlo cuando así lo determine la Autoridad Portuaria, la cual podrá efectuar la retirada con

cargo al titular de la autorización o concesión extinguida, cuando el mismo no la efectúe en el momento o plazo que se le indique.

2. En todos los casos de extinción de una concesión, la Autoridad Portuaria decidirá sobre el mantenimiento de las obras e instalaciones no desmontables, que revertirán gratuitamente y libre de cargas a la Autoridad Portuaria, o decidirá su levantamiento y retirada del dominio público por aquél y a sus expensas.

Si la Autoridad Portuaria no se pronunciara expresamente, se entenderá que opta por su mantenimiento, sin perjuicio de que, previamente a la fecha de extinción, pueda decidir su levantamiento y retirada.

En el caso de que la Autoridad Portuaria haya optado por el levantamiento de las obras e instalaciones, el titular retirará las mismas en el plazo fijado por aquélla, pudiendo la Autoridad Portuaria ejecutar subsidiariamente los trabajos que no haya efectuado el titular en el plazo concedido.

Si la Autoridad Portuaria hubiese optado por el mantenimiento, el titular procederá a la reparación de las obras e instalaciones en el plazo y condiciones indicadas por aquélla.

La Autoridad Portuaria, sin más trámite, tomará posesión de los bienes e instalaciones, pudiendo solicitar a las empresas suministradoras de energía eléctrica, agua, gas y telefonía la suspensión del correspondiente suministro.

3. La Autoridad Portuaria no asumirá ningún tipo de obligación laboral o económica del titular de la autorización o concesión, vinculada o no a la actividad objeto del título extinguido.

## **CAPITULO VIII**

### **Del contrato de concesión de obras públicas portuarias**

#### **Artículo 126. El contrato de concesión de obras públicas portuarias.**

1. Las Autoridades Portuarias podrán promover la construcción de obras públicas portuarias en régimen de concesión administrativa.

2. En el ámbito portuario, los contratos de concesión de obras públicas tendrán por objeto la construcción y explotación o solamente la explotación siempre que se encuentren abiertas al uso público o aprovechamiento general, de:

- a) Un nuevo puerto o una parte nueva de un puerto que sean susceptibles de explotación totalmente independiente.
- b) Infraestructuras portuarias de defensa, de abrigo, de accesos marítimos, de muelles y otras obras de atraque.

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 en los términos y con el alcance previstos en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

Sin perjuicio de lo anterior, 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 el otorgamiento de una concesión demanial, o en 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.

4. En el caso de que el contrato tenga como único objeto la explotación de obras ya construidas, el concesionario vendrá asimismo obligado a la conservación, reparación o reposición de la obra principal y de las accesorias conforme a lo previsto en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

5. El contrato de concesión de obras públicas portuarias habilitará directamente para la ocupación del dominio público en el que deba construirse la obra pública portuaria que constituya su objeto, siendo de aplicación lo dispuesto en esta ley a los efectos del régimen económico y de utilización del dominio público portuario estatal.

6. El contrato de concesión de obras públicas portuarias no habilita al contratista para prestar servicios portuarios básicos sobre la obra que constituye su objeto. La prestación de servicios portuarios básicos sobre esta infraestructura requerirá la obtención de la licencia correspondiente, de acuerdo con lo previsto en el título III de esta ley.

7. En los pliegos de condiciones de las concesiones de obras públicas portuarias que vayan a servir de soporte para la

prestación de servicios portuarios básicos, deberá señalarse expresamente si se va a admitir la utilización de la misma por todos los titulares de licencias o por un único prestador. En el primer caso, se impondrá al adjudicatario la obligación de admitir la ocupación o utilización de la obra por los titulares de licencias de prestación de servicios portuarios básicos abiertos al uso general a cambio de la correspondiente retribución económica. En el segundo supuesto, cada licitador deberá señalar expresamente si, en caso de resultar adjudicatario, va a prestar por sí o a través de un tercero tales servicios. En cualquier caso, la Autoridad Portuaria deberá establecer las previsiones que garanticen que la prestación de los servicios portuarios básicos se hará respetando lo establecido en el título III de esta ley. Todo ello deberá estar contemplado en la documentación que

apruebe la Autoridad Portuaria para la licitación, en la que constituye la oferta de cada licitador y, finalmente, en el propio contrato.

8. Las concesiones de obras públicas portuarias se otorgarán por el plazo que se acuerde en el pliego de cláusulas administrativas particulares, que no podrá exceder de 40 años.

Los plazos fijados en los pliegos de condiciones podrán ser prorrogados de forma expresa hasta el límite establecido en el párrafo anterior y reducidos de acuerdo con lo previsto en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

Los plazos fijados en los pliegos de condiciones podrán ser prorrogados potestativamente, más allá del límite establecido, hasta los 60 años, con el único y exclusivo objeto de restablecer el equilibrio económico del contrato o, excepcionalmente, para satisfacer los derechos de los acreedores en el caso en que los derechos de crédito del concesionario hayan sido objeto de titulación. En estos casos deberá emitir informe vinculante Puertos del Estado.

9. Puertos del Estado informará técnicamente los proyectos de obras portuarias que vayan a realizarse al amparo de un contrato de concesión de obras públicas portuarias.

10. A fin de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 35. 5 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, previamente a la aprobación del proyecto correspondiente a un nuevo puerto comercial, por orden del Ministerio de Fomento se resolverá sobre la inclusión del futuro puerto en el ámbito competencial de una Autoridad Portuaria ya existente o de una Autoridad Portuaria creada al efecto, que será quien adjudique el correspondiente contrato de concesión de obras públicas portuarias.

11. En materia de obras públicas portuarias habrá de estarse a lo dispuesto en esta ley y en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin perjuicio de que en todo aquello no previsto en ellas serán de aplicación, para el contrato de concesión de obras públicas portuarias, las prescripciones contenidas en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

## **CAPITULO IX** **Medios de ejecución**

### **Artículo 127. Ejecución forzosa.**

La Autoridad Portuaria podrá proceder, previo apercibimiento, a la ejecución forzosa de los actos administrativos, salvo en los supuestos en que se suspenda la ejecución de los mismos, o cuando la Constitución o la ley exijan la intervención de los tribunales.

La ejecución forzosa de las resoluciones de las Autoridades Portuarias se regirá por lo establecido en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

### **Artículo 128. Desahucio administrativo.**

El desahucio administrativo de quienes ocupen de forma indebida y sin título bastante bienes del dominio público portuario se acordará previo requerimiento al usurpador para que cese en su actuación, con un plazo de 10 días para que pueda presentar alegaciones, y en caso de resistencia activa o pasiva a dicho requerimiento. Los gastos que se causen serán a cuenta de los desahuciados.

Corresponde al Consejo de Administración acordar el desahucio, pudiendo solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando sea necesario.

## **CAPITULO X** **Del medio ambiente y de la seguridad**

### **Artículo 129. Prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario.**

1. Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo.

No tienen la consideración de vertidos las obras de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo para la modificación o ampliación de puertos.

2. Las instalaciones de manipulación y transporte de mercancías, las refinerías de petróleo, las factorías químicas y petroquímicas, las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles a buques, los astilleros e instalaciones de reparación naval, así como cualquier otra actividad comercial o industrial que se desarrolle en el dominio público portuario, deberán contar con medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental, marina, atmosférica y terrestre, de acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable y, en su caso, en los pliegos reguladores de los servicios portuarios básicos, en los pliegos de condiciones generales para la prestación de servicios comerciales y en las condiciones particulares fijadas por la Autoridad Portuaria en el contenido de las licencias o en las cláusulas de las autorizaciones y concesiones.

Dichas instalaciones deberán contar con un plan de contingencias por contaminación accidental, que será tenido en cuenta por la Autoridad Portuaria correspondiente para la elaboración del plan interior de contingencias del puerto, que será aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable. El plan interior de contingencias formará parte de las ordenanzas del puerto.

La disponibilidad de estos medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar la prestación de los servicios y el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en el apartado anterior.

3. Las Autoridades Portuarias colaborarán con las Administraciones competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación accidental en la zona de servicio de los puertos que gestionen.

4. Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, sin perjuicio de la autorización o concesión de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Autoridad Portuaria.

### **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 87 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, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval 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, las aguas de limpieza de bodegas, de lastre o de sentinas.

así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames.

La disponibilidad de estas instalaciones y medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en el apartado anterior, sin perjuicio de las autorizaciones que sean exigibles por otras Administraciones.

En el supuesto de buques que no tengan como destino alguna de las instalaciones referidas en el párrafo anterior, 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 accidentales.

### **Artículo 131. Obras de dragado.**

1. Toda ejecución de obras de dragado o el vertido de los productos de dragado en el dominio público portuario, sobre la base del correspondiente proyecto, requerirá autorización de la Autoridad Portuaria.

Cuando las obras de dragado o el vertido de los productos de dragado puedan afectar a la seguridad de la navegación en la zona portuaria, particularmente en los canales de acceso y en las zonas de fondeo y maniobra, se exigirá informe previo y favorable de la Administración marítima.

2. Las obras de dragado que se ejecuten fuera del dominio público portuario para rellenos portuarios requerirá

autorización de la correspondiente demarcación o servicio periférico de costas. Asimismo, el vertido fuera de las aguas de la zona de servicio del puerto de los productos de los dragados portuarios deberá ser autorizado por la Administración marítima, previo informe de la demarcación o servicio periférico de costas.

3. Los proyectos de dragado incluirán un estudio de la gestión de los productos de dragado, y en particular la localización de la zona o zonas de vertido y su tratamiento.

Respecto del dragado portuario, se incorporará al proyecto, cuando proceda, un estudio sobre la posible localización de restos arqueológicos que se someterán a informe de la Administración competente en materia de arqueología. Cuando el dragado se ejecute fuera de la zona litoral o interior de las aguas portuarias, se incluirá, además, un estudio de evaluación de sus efectos sobre la dinámica litoral y la biosfera marina, que se someterá a informe de las Administraciones competentes en materia de pesca y medio ambiente con carácter previo a su autorización.

Con relación a los vertidos procedentes de las obras de dragado deberán efectuarse los estudios o análisis necesarios que permitan valorar los efectos de la actuación sobre la sedimentología litoral y la biosfera submarina, así como, en su caso, la capacidad contaminante de los vertidos, y se someterá a informe de las Administraciones competentes en materia de medio ambiente y de pesca.

La Autoridad Portuaria remitirá a la Administración marítima y a la comunidad autónoma correspondiente los datos de las cantidades vertidas del material de dragado, la localización de la zona o zonas de vertido y, cuando exista riesgo de que el posible desplazamiento del material afecte a la navegación marítima, se remitirá a aquélla los resultados del seguimiento de la evolución de dicho material vertido.

Cuando el proyecto de dragado se someta, independientemente o junto a otros proyectos, al procedimiento previsto en la legislación sobre evaluación de impacto ambiental, deberán incluirse los estudios mencionados

y solicitarse asimismo los informes de la Administración marítima y de las Administraciones competentes en materia de medio ambiente, pesca y arqueología en el curso de dicho procedimiento.

#### **Artículo 132. Planes de emergencia y seguridad.**

1. La Autoridad Portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, así como el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y de la normativa que afecte a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto.

2. De acuerdo con lo previsto en la legislación vigente sobre prevención y control de emergencias, cada Autoridad Portuaria elaborará un plan de emergencia interior para cada puerto que gestiona, el cual, una vez aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable, formará parte de las ordenanzas portuarias.

3. Cada Autoridad Portuaria elaborará, previo informe favorable del Ministerio del Interior y del órgano autonómico con competencias en materia de seguridad pública sobre aquellos aspectos que sean de su competencia, un plan para la protección de buques, pasajeros y mercancías en las áreas portuarias contra actos antisociales y terroristas que, una vez aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable, formará parte de las ordenanzas portuarias.

#### **Disposición adicional primera. Rentabilidad del sistema portuario.**

El objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario, a que se refiere el artículo 160.) de esta ley, se establece inicialmente en el tres por ciento.

#### **Disposición adicional segunda. Modificación del anexo I.**

Por orden del Ministro de Fomento se podrán modificar los grupos y la asignación de las mercancías que figuran en cada uno de éstos.

#### **Disposición adicional tercera. Publicidad de los concursos.**

Las convocatorias de los concursos para el otorgamiento de concesiones y licencias de prestación de servicios portuarios básicos previstas en esta ley y su adjudicación, se publicarán, cuando fuera exigible, en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas».

#### **Disposición adicional cuarta. Jornada laboral de los trabajadores en los servicios técnico-náuticos.**

Se considerarán aplicables a los servicios técnico-náuticos por lo que se refiere a los trabajadores que intervengan en ellos, y en especial a efectos del régimen de jornada de trabajo, las reglas que, en cuanto a prolongación de trabajo efectivo con tiempo de permanencia o disponibilidad se contienen en la sección IV del capítulo II del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre.

Corresponde a la Administración marítima determinar los tiempos máximos de trabajo efectivo de los prácticos y sus períodos mínimos de descanso, por razones de seguridad marítima.

**Disposición adicional quinta. Profesionalización de los trabajadores de los servicios portuarios básicos.**

1. Con el objeto de garantizar la profesionalidad y adecuada cualificación del personal que intervenga en la realización de los servicios portuarios básicos, por el Gobierno, previa consulta a las comunidades autónomas, se creará la correspondiente titulación en los programas de estudio de formación profesional, estableciéndose en su caso especialidades para los distintos servicios portuarios, sin perjuicio de las cualificaciones profesionales exigidas por la Administración marítima para el personal embarcado.

2. Para poder realizar las tareas directamente relacionadas con las operaciones comprendidas en los servicios portuarios básicos de amarre y desamarre y carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo, los trabajadores de las empresas prestadoras de los citados servicios deberán contar con alguna de las titulaciones que a continuación se relacionan y superar las pruebas de aptitud mencionadas en el apartado 5 de esta disposición.

a) La titulación específica a que se refiere el apartado 1 de esta disposición.

b) Alguna de las titulaciones de formación profesional de grado medio o superiores que sean declaradas equivalentes a las mencionadas en el párrafo a) por orden ministerial de Fomento, que será dictada, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley, previa audiencia de las organizaciones sindicales y empresariales más representativas y representativas del sector y oído el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes.

3. No será exigible el requisito de la titulación ni la realización de las pruebas de aptitud a que se refiere el apartado 5 de la presente disposición exclusivamente para las tareas correspondientes a la actividad profesional que vinieran realizando a la entrada en vigor de esta ley, en las operaciones comprendidas en los servicios portuarios básicos de amarre y desamarre y carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo, a los trabajadores de empresas prestadoras de los citados servicios que cumplan los requisitos y condiciones siguientes:

a) Los estibadores portuarios de las sociedades estatales de estiba y desestiba, así como los que tengan suspendida la relación laboral especial y presten servicios en régimen de relación laboral común en empresas titulares de concesiones para la gestión del servicio público de estiba y desestiba.

b) Los estibadores a que se refiere la disposición transitoria segunda 2 del Real Decreto Ley 2/1986, que tengan 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 transbordo de mercancías que hayan estado excluidas del servicio público al amparo del artículo 2. g) del Real Decreto Ley 2/1986.

e) Los que presten el servicio de amarre y desamarre de buques en empresas amparadas por el correspondiente contrato con la Autoridad Portuaria.

4. No les será exigible el requisito de la titulación, si bien deberán superar la prueba de aptitud a que se

refiere el apartado 5 de esta disposición, los trabajadores que acrediten la realización de más de 100 jornadas de trabajo en el último año natural anterior a la constitución de las agrupaciones portuarias de interés económico, al amparo del artículo 12 del Real Decreto Ley 2/1986.

5. Puertos del Estado aprobará, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, previa audiencia de las organizaciones empresariales y sindicales representativas en el sector y de ámbito nacional, la regulación del contenido mínimo de las pruebas de aptitud que deberán realizar las agrupaciones portuarias de interés económico y las empresas del apartado 1 de la disposición adicional séptima que acrediten la idoneidad necesaria de los trabajadores para su contratación por los referidos empleadores.

**Disposición adicional sexta. Transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba en agrupaciones portuarias de interés económico.**

I. En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta ley se procederá a la transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba constituidas de conformidad con el Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques, en las agrupaciones portuarias de interés económico que se regulan en la presente disposición:

1. Normativa aplicable. Se crean las agrupaciones portuarias de interés económico, que 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.

2. Finalidad. La finalidad de la agrupación portuaria de interés económico es facilitar el desarrollo y mejorar los resultados de la actividad de sus socios, como consecuencia de la irregularidad de la demanda de mano de obra necesaria para la realización de las actividades incluidas en el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.

3. Objeto. La agrupación portuaria de interés económico tendrá por objeto poner a disposición de sus socios los trabajadores que desarrollen las actividades que integran el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías que no puedan realizarse con personal propio de la plantilla de aquéllos de conformidad con el título IV del Real Decreto Ley 2/1986. Asimismo, la agrupación portuaria de interés económico podrá poner a disposición trabajadores para desarrollar actividades complementarias de los servicios básicos a los que se refiere el artículo 85. 1. 1. 4 de la ley a los socios que, debidamente autorizados, las realicen. Igualmente será objeto de estas agrupaciones la formación continua de los trabajadores que garantice la profesionalidad en el desarrollo de las tareas portuarias a sus trabajadores, a cuyo efecto los socios vendrán obligados a colaborar con la agrupación facilitando los medios que sean necesarios.

4. Responsabilidad de los socios. Los socios de la agrupación portuaria de interés económico responderán por las deudas de ésta, personal y mancomunadamente entre sí, en proporción a su participación en el capital social. La responsabilidad de los socios es subsidiaria de la de la agrupación portuaria de interés económico.

5. Denominación. La denominación de cada agrupación será necesariamente «Sociedad de Estiba y Desestiba» del puerto de interés general en el que ejerzan su actividad, y deberá figurar la expresión «Agrupación Portuaria de Interés Económico», o las siglas APIE, que serán exclusivas de esta clase de sociedades.

6. Participación en el capital social. La participación inicial de cada uno de los socios en el capital social de la agrupación será la misma que la que le correspondía en la sociedad estatal de la que formaba parte. A cambio de las acciones que desaparezcan, a los antiguos accionistas se les asignará una participación igual al porcentaje que el socio tenía en el capital social de la sociedad estatal.

Producida la separación de la Autoridad Portuaria o de los socios que no tengan obligación de pertenecer a la agrupación, se reajustarán automáticamente las participaciones inicialmente señaladas, en base al nuevo capital social de la agrupación resultante tras la separación.

El nivel de participación inicialmente establecido se revisará por la asamblea de socios, de conformidad con los criterios que se determinarán en la escritura de transformación, que deberán respetar los principios de objetividad y no discriminación, en los plazos y términos que se determinen en la misma. Entre dichos criterios, que deberán tener relación directa con la participación de cada socio en el capital social de la agrupación, se tendrán en cuenta los siguientes:

- 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.

Deberá ponderarse especialmente el criterio de grado de utilización de la plantilla.

Asimismo, el nivel de participación se revisará cuando se produzcan cambios en la composición de la agrupación por ingreso o separación de algún socio.

En el caso de incorporación de nuevos socios, dichos criterios se entenderán referidos a las estimaciones o compromisos del nuevo socio derivados de la licencia administrativa para el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.

7. Financiación. El importe total de las cuotas a abonar por los socios deberá ser suficiente para mantener el equilibrio económico de la agrupación.

Los costes de estructura de la agrupación se financiarán por los socios en los términos que señale la escritura de

transformación de la misma, y lo serán, en todo caso, al menos en un 50 por ciento de acuerdo con el grado de participación de cada socio en el capital social. El resto se financiará en función de la utilización del personal de la plantilla de la agrupación.

Los costes salariales y no salariales de los trabajadores portuarios de la plantilla de la agrupación serán cubiertos exclusivamente con los ingresos procedentes de la facturación a los socios por la utilización de los servicios de dicho personal.

En el caso de que alguno de los socios no hiciera frente al pago de las cuotas a que venga obligado conforme al apartado anterior en el plazo señalado al efecto por el órgano de administración de la agrupación, éste podrá:

a) Reclamar por vía ordinaria el cumplimiento de esta obligación, con abono del interés legal y de los daños y perjuicios causados por morosidad.

b) Suspender la puesta a disposición al socio moroso del personal de la agrupación hasta que se encuentre al corriente en las cuotas devengadas y no satisfechas más los intereses y gastos devengados. Ello no habilitará al socio moroso para poder realizar labores de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías con cualquier otro personal que sea ajeno a la propia plantilla del socio moroso.

c) En caso de incumplimiento reiterado podrá, además, solicitar de la Autoridad Portuaria la extinción de la licencia por incumplimiento del titular de sus obligaciones para con la agrupación.

8. Adopción de acuerdos. Asamblea de socios. El número de votos atribuido a cada socio será proporcional a su participación en el capital social y se fijará en la escritura de transformación de la agrupación.

La asamblea de socios adoptará los acuerdos por unanimidad de todos los socios en aquellas cuestiones a las que se refiere el artículo 10, párrafo 21. de la Ley 12/1991, de 29 de abril. Se exceptúa lo relativo al objeto de la agrupación, que no podrá ser modificado. Dichos acuerdos deberán respetar en todo caso los criterios previstos en esta ley.

Para la válida constitución de la asamblea de socios para deliberar sobre cuestiones no comprendidas en el apartado anterior, será necesaria la asistencia, presentes o representados, de socios que ostenten, al menos, el 50 por ciento del capital social. Los acuerdos se adoptarán por mayoría de votos de socios asistentes, presentes o representados, siempre que dicha mayoría represente, al menos, el 50 por ciento del capital social y hayan contratado al menos un 60 por ciento de la actividad de la agrupación del año natural anterior. A estos efectos, se entiende por actividad el grado de utilización de la plantilla por cada uno de los socios, medido por volumen de facturación. La escritura de transformación podrá fijar quórum superiores de constitución y votación.

9. Órgano de administración. La agrupación portuaria de interés económico se regirá por un Consejo de Administración. La escritura de transformación de la agrupación determinará la composición de dicho órgano.

10. Podrán ser impugnados los acuerdos de la asamblea de socios o del consejo de administración, que sean contrarios a la ley, atenten contra la libre competencia, se opongan a la escritura de constitución, o lesionen en beneficio de uno o varios socios, o de terceros, los intereses de la agrupación.

Serán nulos los acuerdos contrarios a la ley. Los demás acuerdos serán anulables.

La acción de impugnación de los acuerdos nulos o anulables deberá ejercitarse dentro del plazo de caducidad fijada en la LSA.

Estarán legitimados para la impugnación de los acuerdos nulos y anulables todos los socios, los administradores, la Autoridad Portuaria en que la agrupación ejerza su actividad, y cualquier tercero que acredite interés legítimo.

Los acuerdos relativos a la prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, que resulten gravemente dañinos para el interés general del puerto, o que perjudiquen a la libre competencia entre los prestadores del servicio, podrán ser suspendidos por el Presidente de la Autoridad Portuaria, por propia iniciativa o a instancia de los socios que representen al menos el cinco por ciento del capital social, debiendo proceder, en el plazo de 20 días a contar desde la adopción de tal medida, a la impugnación del acuerdo suspendido, con expresa solicitud de ratificación de la medida cautelar adoptada. Si no se procediera a la impugnación del acuerdo en el plazo señalado, el acuerdo de suspensión quedará sin efecto.

El acuerdo de suspensión producirá efectos desde la fecha en que se adopte, y hasta que el órgano jurisdiccional civil se pronuncie sobre la procedencia de la medida cautelar adoptada. Caso de no procederse a la impugnación en el plazo señalado, el acuerdo de suspensión quedará igualmente sin efectos.

Para la impugnación de los acuerdos sociales se seguirán los trámites previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

11. Obligaciones de información. Las agrupaciones deberán aportar a la Autoridad Portuaria la información que precisen para el cumplimiento de sus fines y les sea requerida al efecto y, en particular, las interesadas por el Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios básicos.

12. Ingreso de nuevos socios. La obtención de la correspondiente licencia de prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, salvo cuando la licencia tenga como objeto únicamente alguna de las actividades enumeradas en el apartado 1 <de la disposición adicional séptima, obligará al titular de la misma a incorporarse como nuevo socio a la agrupación, y a los socios ya incorporados, a que procedan a realizar, a favor de aquél, la enajenación de la participación que corresponda.

La participación será fijada por la asamblea de socios de la agrupación en un plazo máximo de 15 días desde que la Autoridad Portuaria le comunique la obtención de la correspondiente licencia, reajustándose proporcionalmente la participación del resto de los socios.

Si la asamblea de socios de la agrupación no adoptara acuerdo alguno en el citado plazo, el socio, además de los derechos que legalmente le correspondan, podrá solicitar y obtener la cesión de la mano de obra del personal portuario de la agrupación que necesite para el cumplimiento de sus fines.

13. Extinción de licencias. Será causa de extinción de la licencia de prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, además de las establecidas en la ley o fijadas en el otorgamiento de la propia licencia, el incumplimiento reiterado del pago de las cuotas a que esté obligado cada uno de los socios, previa audiencia del interesado.

14. Separación de socio. No podrá separarse de la agrupación ningún socio en tanto sea titular de una licencia de prestación o de integración del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, salvo cuando la licencia tenga como objeto únicamente alguna de las actividades enumeradas en el apartado 1 de la disposición adicional séptima, de modo que no tenga obligación legal de formar parte de la agrupación.

15. Pérdida de la condición de socio. La extinción de la licencia de prestación o de integración del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, por cualquiera de los motivos legalmente establecidos, será causa de pérdida de la condición de socio.

La pérdida de la condición de uno de los socios dará lugar a la adquisición forzosa de su participación por los restantes proporcionalmente a su participación en el capital social.

II. La transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba se regirá por lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, respecto de la transformación de este tipo de sociedades y, en particular, por el Reglamento del Registro Mercantil en lo que se refiere a la transformación de estas sociedades en agrupaciones de interés económico. Las Autoridades Portuarias se separarán de la sociedad estatal cuando se produzca el acuerdo de transformación, teniendo derecho a la liquidación de su participación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 225 de la Ley de Sociedades Anónimas.

Los trabajadores que a la entrada en vigor de esta Ley pertenezcan a las plantillas de las sociedades estatales, continuarán integrados, con los mismos derechos y obligaciones anteriores a la transformación, en las plantillas de las correspondientes agrupaciones.

En cada sociedad estatal de estiba y desestiba se realizará una auditoría previa a su conversión en la agrupación portuaria de interés económico prevista en esta ley, con el objeto de evaluar la situación económica de dicha sociedad y, en su caso, liquidar las deudas contraídas previamente a su transformación en agrupación portuaria.

III. Todas las sociedades estatales de estiba y desestiba existentes a la entrada en vigor de esta ley se transformarán en agrupaciones portuarias de interés económico según lo previsto en los apartados anteriores, y no cambiará la personalidad jurídica de la sociedad, que continuará subsistiendo bajo la nueva forma, manteniendo sus relaciones jurídicas.

IV. Si en el plazo de dos años desde la transformación de la sociedad estatal en agrupación portuaria el empresario diese lugar a la extinción del contrato de trabajo del personal no estibador portuario que viniera prestando servicios con una antigüedad mínima de un año en la mencionada sociedad estatal a la entrada en vigor de esta ley, el trabajador afectado tendrá derecho a percibir la indemnización legal que le corresponda o, a su opción, ingresar como personal laboral en la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito operase la sociedad estatal, en las condiciones existentes en la Autoridad Portuaria, que deberán ser acordes con su cualificación profesional y con el reconocimiento de la antigüedad que tenga acreditada. El trabajador no podrá ejercitar este derecho de opción cuando la causa de la extinción unilateral del contrato de trabajo fuese el despido disciplinario declarado procedente o la extinción del contrato por causas objetivas previstas en los párrafos a), b) o d) del artículo 52 del Estatuto de los Trabajadores.

**Disposición adicional séptima. Régimen laboral aplicable al personal que realice las actividades que constituyen el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.**

1. El régimen laboral aplicable a los estibadores portuarios de las agrupaciones portuarias de interés económico que realice las actividades que constituyen el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías será el establecido en los títulos IV y V del Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio de estiba y desestiba de buques y normativa que lo desarrolla, en lo que no se oponga a las disposiciones de esta ley.

No obstante lo anterior, no será de aplicación el régimen previsto en dicha norma a las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías siguientes:

a) Las que se realicen en instalaciones portuarias otorgadas en régimen de 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. Las mencionadas terminales habrán de disponer de atraque otorgado en concesión o autorización, y la planta o instalación estar ubicada en el interior de la zona de servicio del puerto, o bien conectada con los espacios concesionados mediante instalaciones de transporte fijas, específicas y exclusivas, esto es, tubería, cinta o infraestructuras ferroviarias de utilización exclusiva de origen a destino. El concesionario deberá atender la totalidad de sus actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo con trabajadores que cumplan los requisitos exigidos por la disposición adicional quinta.

b) Las que se realicen en régimen de autoprestación.

2. En las licencias se determinará el número mínimo de trabajadores que deben ser contratados por las empresas prestadoras, en función de la regularidad de la actividad de la empresa en el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, de acuerdo con los criterios establecidos en el pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio.

En todo caso, el número de trabajadores contratados en relación laboral común deberá cubrir, al menos, una cuarta parte de la actividad total de la empresa en este servicio, incluso en las terminales dedicadas, con la excepción de las reguladas en el apartado 1 de esta disposición. La Autoridad Portuaria podrá incluir en la licencia la excepción total o parcial de este requisito para aquellas empresas que operen tráficos que en su mayoría sean muy irregulares o estacionales.

3. Las referencias a las sociedades estatales de estiba y desestiba contenidas en el Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio de estiba y desestiba de buques, en el Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 371/1987, de 13 de marzo y en el Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, se entenderán hechas a las agrupaciones portuarias de interés económico.

**Disposición adicional octava. Suspensión de las normas que regulan el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga, transbordo para la pesca congelada.**

El Real Decreto 2541/1994, de 25 de diciembre, por el que se suspende temporalmente la aplicación del Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques, a las labores y actividades de carga, descarga, estiba, desestiba y transbordo de pesca fresca, congelada y de bacalao, mantendrá su vigencia y efectos con carácter indefinido en cuanto a la pesca congelada hasta que el Gobierno considere pertinente levantar su suspensión cuando la situación económica del sector pesquero lo permita.

**Disposición adicional novena. Aprobación de pliegos reguladores y prescripciones particulares de los servicios.**

En el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley deberán aprobarse los pliegos reguladores y las prescripciones particulares de los servicios.

Hasta la aprobación del correspondiente pliego regulador y prescripciones particulares del servicio no podrán otorgarse nuevas licencias, sin perjuicio de lo establecido en la disposición transitoria séptima de esta ley.

**Disposición adicional décima. Garantías de prestación de los servicios portuarios esenciales.**

Los servicios esenciales definidos en el Real Decreto 58/1994, de 21 de enero, deberán ser mantenidos con independencia de que sean prestados por la Autoridad Portuaria o por empresas titulares de las correspondientes licencias.

**Disposición adicional undécima. Zona geográfica de prestación del servicio de señalización marítima.**

En tanto no se proceda a una nueva delimitación, la zona geográfica en la que cada Autoridad Portuaria prestará el servicio de señalización marítima regulado en el artículo 91 de esta ley, será la asignada a cada una de ellas por la Orden ministerial de 28 de abril de 1994.

#### **Disposición adicional duodécima. Reglamento de Explotación y Policía.**

Las menciones que en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se hacen al Reglamento de Servicio y Policía de los puertos se entenderán hechas al Reglamento de Explotación y Policía de los puertos.

#### **Disposición adicional decimotercera. Servicio de Policía Portuaria.**

1. Las funciones de policía especial, enunciadas en el artículo 4. 1 de la Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, atribuidas a la Autoridad Portuaria por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, corresponden a su Consejo de Administración.

2. Dichas funciones serán ejercidas, en la forma que determine el Reglamento de Explotación y Policía, por los celadores-guardamuelles 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.

#### **Disposición adicional decimocuarta. Autoprestación de servicios portuarios básicos por buques de Estado y buques y aeronaves afectados al servicio de la Defensa Nacional.**

Los buques de Estado y los buques y aeronaves afectados al servicio de la Defensa Nacional podrán optar por el régimen de autoprestación de los servicios portuarios básicos en los que así lo permita esta ley. En este caso, no estarán sometidos a la previa autorización de la Autoridad Portuaria ni al pago de la compensación económica regulada en el artículo 75 de esta ley. Sin perjuicio de lo anterior, a fin de garantizar la seguridad, deberán cumplir la normativa aprobada por la Administración marítima y Puertos del Estado en la materia, y habrán de comunicar a la Autoridad Portuaria correspondiente la opción por el régimen de autoprestación.

#### **Disposición adicional decimoquinta. Adscripción de las Autoridades Portuarias.**

Las Autoridades Portuarias dependen del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado.

#### **Disposición adicional decimosexta. Limitaciones de la propiedad de los terrenos contiguos a la ribera del mar.**

Las limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre previstas en el título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, serán de aplicación a los terrenos colindantes con el dominio público portuario que conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la referida ley.

#### **Disposición adicional decimoséptima. Prelación de créditos en los casos de venta judicial de buques.**

En los casos de venta judicial de un buque para pago de acreedores en los que fuera parte la Autoridad Portuaria, las tasas devengadas por utilización especial de las instalaciones portuarias tendrán la consideración de créditos a favor de la Hacienda Pública de los previstos en el artículo 580. 11. del Código de Comercio, siempre que se justifiquen por certificación expedida por el Director de la Autoridad Portuaria. Los créditos por

tarifas devengadas por servicios comerciales prestados al buque tendrán la prelación que resulta del artículo 580. 31. del Código de Comercio.

#### **Disposición adicional decimoctava. Buques abandonados.**

1. Corresponde al Estado la propiedad de los buques abandonados en la zona de servicio del puerto.

2. Se considerarán abandonados aquellos buques que permanezcan durante más de seis meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las correspondientes tasas o tarifas, y así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

La declaración de abandono exigirá la tramitación del correspondiente procedimiento, en el que se acreditarán las circunstancias expresadas y en el que se dará audiencia al propietario en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. Declarado el abandono del buque por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, ésta procederá a su

venta en pública subasta, e ingresará el producto de la enajenación en el Tesoro Público, previa detracción de los créditos devengados a su favor por las correspondientes tasas y tarifas portuarias, así como los gastos del procedimiento.

Cuando la venta regulada en el párrafo anterior tenga por objeto buques no comunitarios, se observarán, además, las siguientes reglas:

a) Dicha venta tendrá la consideración de despacho a consumo de las mercancías y, por tanto, incluirá todos los trámites previstos para la importación de las mismas.

b) Al precio de venta se añadirán los derechos de aduana y demás tributos devengados con ocasión de la importación. A los efectos de su contratación y de la contabilización de los recursos propios comunitarios, dicha enajenación deberá comunicarse a la correspondiente Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria.

#### **Disposición adicional decimonovena. Régimen de protección del personal del servicio de practicaje.**

1. Los prácticos y restante personal embarcado adscrito al servicio de practicaje se integrarán en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, siéndoles de aplicación el correspondiente coeficiente reductor de la edad de jubilación, independientemente de si realizan su trabajo por cuenta ajena o como trabajadores autónomos.

Esta integración tendrá efectos desde la fecha de inicio de la actividad en el servicio de practicaje.

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.

No obstante, podrá prorrogarse hasta los setenta años previa petición del interesado a la Autoridad marítima, que resolverá previo informe de la Autoridad Portuaria, debiendo establecerse al respecto un sistema de reconocimientos médicos específico y de frecuencia inferior al año.

#### **Disposición adicional vigésima. Régimen económico y de prestación de servicios en los puertos insulares de interés general en cuanto al tráfico interinsular.**

Con el fin de contribuir a la integración de los mercados de los archipiélagos balear y canario y a la cohesión territorial de los mismos, en el plazo de seis meses desde la publicación de esta ley y previo informe de las respectivas comunidades autónomas en las materias de su competencia, se aprobará reglamentariamente el régimen económico específico y de prestación de servicios en los puertos insulares de interés general en lo que respecta al tráfico marítimo interinsular en cada archipiélago.

Dicha normativa determinará, con arreglo a esta ley, las medidas oportunas que favorezcan la reducción de costes y la fluidez en este tipo de tráfico. En especial, se deberán alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos:

a) Simplificación y, cuando proceda, eliminación de los trámites administrativos en los puertos insulares de interés general.

b) Establecimiento de infraestructuras portuarias dedicadas específicamente a la navegación interinsular.

c) Aplicación de bonificaciones adicionales de hasta el 100 por ciento a las previstas en la ley por razón de las circunstancias de alejamiento y de insularidad sobre las tasas que gravan el pasaje y las mercancías cuando se trate de tráfico marítimo interinsular, con cargo a las reducciones contempladas en los artículos 10 y 13 en los porcentajes de aportación de las Autoridades Portuarias situadas en las regiones insulares a Puertos del Estado y al Fondo de Compensación Interportuario.

Los parámetros o elementos de cuantificación de esta bonificación adicional serán la clase de mercancía, el tipo de tráfico, en especial los destinados al transporte de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje y al abastecimiento de las islas, así como los que sean especialmente sensibles para la economía regional, y la utilización de infraestructuras portuarias dedicadas específicamente a la navegación interinsular.

d) Coordinación, conforme a lo dispuesto en el artículo 36, apartado 5, de esta ley, con las autoridades autonómicas en los procesos de planificación de los puertos de interés general.

e) Reducción de costes en la prestación de servicios portuarios.

#### **Disposición transitoria primera. Adaptación del canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario en concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley.**

1. En las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley deberá adaptarse el

canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario a la regulación contenida en el artículo 19 de esta ley para la tasa por ocupación del dominio público portuario. La cuantía de esta tasa se establecerá por aplicación del tipo de gravamen anual establecido en el artículo 19. 4 que le corresponda, con el límite del tipo de gravamen anual del seis por ciento, a la última valoración aprobada con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley. Si esta valoración es anterior a la entrada en vigor de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, la cuantía de la misma será, además, actualizada conforme a la variación del índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) entre el mes de octubre inmediatamente posterior a la fecha de aprobación de la valoración y el mes de octubre de 2003. En cualquier caso, la cuantía de la tasa no será inferior al 0,8 del canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario que se estuviese abonando en el año 2003, cuando se trata de áreas destinadas a usos portuarios relacionados con el intercambio entre modos de transporte, a los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas; en el resto de las áreas, la tasa no será inferior al canon

por ocupación y aprovechamiento del dominio público portuario correspondiente al año 2003. El límite de aplicación del tipo del seis por ciento, a que se refiere este apartado, tendrá validez en tanto no se produzca una modificación sustancial de las condiciones de concesión.

2. En aquellas concesiones o autorizaciones en las que como consecuencia de la aplicación de la tasa de servicios generales asociada a la tasa por ocupación del dominio público portuario resulte una cuantía a abonar a la Autoridad Portuaria superior en un 10 por ciento a la que venían abonando en concepto de canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario, la Autoridad Portuaria efectuará una aplicación escalonada lineal del incremento durante un plazo de cinco años.

3. Las concesiones y autorizaciones que tuvieran reconocida con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley una exención del pago del canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario, deberán adaptarse igualmente al régimen previsto en esta ley, no pudiendo reconocerse más exenciones que las previstas en el artículo 17. 1 de la misma. La Autoridad Portuaria efectuará una aplicación escalonada lineal de la cuantía de la tasa por ocupación del dominio público portuario durante un plazo de cinco años.

4. En las concesiones y autorizaciones que se hubieran otorgado por concurso, en las que el concesionario hubiera ofertado una mejora del canon, el eventual incremento del importe legal del tributo resultante de la adaptación del canon a la tasa cuando exista modificación sustancial de la concesión, quedará absorbido en la cuantía correspondiente a la mejora ofertada, sin perjuicio de que cuando el incremento por la adaptación del canon de la tasa excediese del importe de la mejora, tal exceso incrementará el importe legal de la tasa.

5. La adaptación prevista en esta disposición se entenderá sin perjuicio de las actualizaciones previstas en el título de otorgamiento y, en su caso, de las revisiones del valor de los terrenos conforme a lo dispuesto en esta ley.

#### **Disposición transitoria segunda. Valoraciones de la zona de servicio de los puertos y de los terrenos afectados a la señalización marítima.**

1. 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 valoraciones de terrenos y lámina de agua aprobadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley.

2. No obstante, el límite del 20 por ciento a que hace referencia el apartado 6 del artículo 19 de esta ley, sólo será de aplicación respecto de aquellas concesiones en las que la cuantía del canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario, o de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario, haya sido calculada de acuerdo a valoraciones de terrenos aprobadas con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

#### **Disposición transitoria tercera. Aplicación de las tasas por utilización especial de instalaciones portuarias 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 por utilización especial de instalaciones portuarias reguladas en esta ley.

2. Los concesionarios de instalaciones portuarias podrán optar, en el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, entre la aplicación de la cuota de las tasas por utilización especial de instalaciones portuarias correspondiente a instalaciones en régimen de concesión, renunciando a las bonificaciones previstas en su título concesional, o la aplicación de las cuotas tributarias previstas en esta ley para instalaciones no concesionadas con las bonificaciones previstas en su título concesional, sin que en este último caso sea posible que la Autoridad Portuaria aplique las bonificaciones previstas en el artículo 27 dirigidas a potenciar la captación y consolidación de tráficos en el puerto.

En el supuesto de que en dicho plazo no se haya comunicado a la Autoridad Portuaria la opción elegida, se entenderá que

se opta por la aplicación de las cuotas previstas en esta ley para instalaciones en régimen de concesión con renuncia a las bonificaciones previstas en el título concesional.

**Disposición transitoria cuarta. Aplicación de coeficientes reductores en la tasa del buque.**

Las empresas navieras que a la entrada en vigor de esta ley estuviesen prestando un servicio a un determinado tipo de tráfico con buques que sean beneficiarios de las reducciones por número de escalas correspondientes a un mismo buque, previstas en el artículo 21. A. e. 1 de la Orden del Ministerio de Fomento de 30 de julio de 1998, por la que se establece el régimen de tarifas por servicios portuarios prestados por las Autoridades Portuarias, podrán, aún cuando continúen prestando ese servicio con varios buques, considerar transitoriamente un contador de número de escalas diferentes para cada buque, al que les serán de aplicación los coeficientes establecidos en el artículo 21. 6 de esta ley, en cuyo caso les serán de aplicación también, desde la escala número trece, los siguientes coeficientes reductores en los cinco primeros años a partir de la entrada en vigor de esta ley:

Primero: 0, 65; segundo: 0, 72; tercero: 0, 80; cuarto: 0, 88; quinto: 0, 95.

Las empresas navieras que a la entrada en vigor de esta ley estuviesen prestando con sus buques un servicio a un determinado tipo de tráfico, realizando navegación de cabotaje entre puertos peninsulares, o bien entre puertos de Estados miembros de la Unión Europea (cabotaje europeo), beneficiándose de la reducción por tipo de navegación prevista en el artículo 21. A. d) de la Orden del Ministerio de Fomento de 30 de julio de 1998, por la que se establece el régimen de tarifas por servicios portuarios prestados por las Autoridades Portuarias, y no se beneficien de alguna de las bonificaciones contempladas en el artículo 27. 20. a2 y 27. 40.) de esta ley, les serán de aplicación los siguientes coeficientes reductores en los cinco primeros años a partir de la entrada en vigor de esta ley:

Primero: 0, 70; segundo: 0, 75; tercero: 0, 80; cuarto: 0, 88; quinto: 0, 95.

**Disposición transitoria quinta. Adaptación del canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales.**

1. En las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley deberá adaptarse el canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales a la regulación contenida en el artículo 28 de esta ley para la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

Si el canon vigente se ajusta a los criterios contenidos en el artículo 28. 5. A) de la ley, la cuantía de la nueva tasa será la resultante de dividir su valor a la fecha de entrada en vigor de la ley por el coeficiente 1. 2. En el caso de que no se ajuste a los criterios mencionados, se calculará la cuantía de la correspondiente tasa, de acuerdo con dichos criterios, de tal forma que la cuantía anual resultante sea equivalente a la cuantía que vinieran abonando a la entrada en vigor de la ley dividida por 1. 2. En ambos casos, sea cual fuere la cuantía del canon existente a la entrada en vigor de la ley, la nueva tasa deberá cumplir los límites establecidos en el artículo 28. 5. B) debiendo ser, en su caso, incrementada hasta el límite mínimo o reducida hasta el límite máximo.

2. En las concesiones con instalación de atraque en concesión que estuviesen en vigor a la promulgación de la ley, la cuota de la tasa se calculará con arreglo al criterio de máxima equivalencia, dentro de los límites previstos en el artículo 28. 5. B, entre la cuantía anual que venía abonando el concesionario por los conceptos de canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales y la tarifa T-3: mercancías conforme a su título concesional, y lo que abonaría por la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios y la tasa a la mercancía, teniendo en cuenta lo previsto en la disposición transitoria tercera, incrementadas en el correspondiente valor de la tasa por servicios generales. En estos supuestos no será de aplicación lo previsto en el apartado 1 de esta disposición.

A los efectos previstos en este apartado, se tendrán en cuenta, cuando sea posible, los tráficos de la concesión de los dos últimos años, y no se considerarán las bonificaciones comerciales otorgadas, si las hubiere.

3. En aquellas concesiones o autorizaciones en las que, como consecuencia de esta adaptación, resulte una cuantía a abonar a la Autoridad Portuaria, por los conceptos de tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios y de tasa de servicios generales asociada a aquella, superior en un 10 por ciento a la que venían abonando en concepto de canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales, la Autoridad Portuaria efectuará una aplicación escalonada lineal del incremento durante un plazo de cinco años en el exceso de incremento superior al 10 por ciento. Este escalonamiento no será de aplicación en aquellos casos en que la tasa de aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios, se haya determinado aplicando el criterio de máxima equivalencia previsto en el apartado 2.

**Disposición transitoria sexta. Tasa por servicios generales.**

Hasta que por el Ministro de Fomento se aprueben los porcentajes a que se refiere el apartado 5 del artículo 29, la tasa por servicios generales se fija para todas las Autoridades Portuarias en el 20 por ciento y se aplicará en el mismo ejercicio de la entrada en vigor de esta ley y en el siguiente. El valor aplicable al tercer ejercicio se obtendrá como media del valor real del cociente correspondiente al primer ejercicio y el 20 por ciento.

#### **Disposición transitoria séptima. Contratos de gestión indirecta de servicios portuarios.**

1. Las empresas que a la entrada en vigor de esta Ley sean titulares de contratos de gestión indirecta de servicios portuarios celebrados al amparo del artículo 67 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

accederán directamente a la licencia de prestación del servicio portuario básico o autorización de actividad correspondiente.

2. Las empresas que a la entrada en vigor de esta ley fuesen titulares de un contrato para la gestión del servicio público de estiba y desestiba de buques, accederán directamente a las licencias de prestación de los servicios portuarios básicos de manipulación y transporte de mercancías que les corresponda y, en su caso, las autorizaciones de actividad que procedan, en función de las actividades que vinieran prestando de acuerdo con el contenido del contrato.

3. En los supuestos previstos en los dos apartados anteriores, los titulares de las licencias podrán optar entre adecuarse al nuevo pliego regulador y prescripciones particulares del servicio o mantener las condiciones contenidas en el contrato de gestión indirecta del servicio. Dicha opción deberá ejercerse en el plazo máximo de seis meses desde la aprobación de las prescripciones particulares del servicio.

En el caso de que opte por la no adaptación, el plazo de la licencia será el que reste del establecido en el contrato. Si se adapta a nuevo pliego regulador y prescripciones técnicas particulares, el plazo será el que se establezca en las mismas.

Se deberá aplicar la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios, adaptando, cuando proceda, el canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales, de acuerdo con lo previsto en la disposición transitoria quinta de esta ley.

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

4. En el caso de que el número de prestadores del servicio se encuentre limitado o se limite de acuerdo con lo previsto en el artículo 64. 5 y 6 de esta ley, el titular de un contrato de gestión accederá directamente a la obtención de una de las licencias de prestación del servicio durante el tiempo que reste de su contrato, que no podrá exceder del establecido en el artículo 66. 1 según el servicio de que se trate, pudiendo optar entre adecuarse al nuevo pliego regulador y a las prescripciones particulares del servicio o mantener las condiciones contenidas en el contrato de gestión indirecta del servicio.

#### **Disposición transitoria octava. Servicio de practicaje.**

Las corporaciones de prácticos o entidades que las hayan sustituido según lo establecido en la disposición transitoria segunda de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, tendrán derecho a obtener la licencia de prestación del servicio mientras existan prácticos en las condiciones previstas en el apartado 1 de la referida disposición transitoria segunda, siempre que cumplan los requisitos y condiciones establecidos en el correspondiente pliego regulador y prescripciones particulares del servicio de practicaje.

#### **Disposición transitoria novena. Licencias otorgadas con anterioridad a la transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba de buques en las agrupaciones portuarias de interés económico.**

Los titulares de licencias para la prestación del servicio portuario de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, que deban integrarse en las agrupaciones portuarias de interés económico, de conformidad con lo previsto en el artículo 85. 6 de esta ley, y que hayan obtenido la licencia con anterioridad a la transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba de buques en las agrupaciones portuarias de interés económico a que se refiere la disposición adicional sexta de la ley, se integrarán en la sociedad estatal del puerto correspondiente, sin perjuicio de la posterior transformación de la misma.

#### **Disposición transitoria décima. Actividades de pesca fresca, congelada y bacalao.**

1. Los trabajadores procedentes de las sociedades estatales de estiba y desestiba que, habiendo pasado a prestar servicios en régimen laboral común en empresas dedicadas a la actividad suspendida de la aplicación del servicio público de estiba y desestiba en virtud del Real Decreto 2541/1994, de 16 de octubre, sean estas socias o no de la agrupación portuaria de Interés Económico, y vean extinguidos sus contratos por causas económicas, técnicas, organizativas o de

producción, o despido disciplinario improcedente o nulo tendrán derecho, salvo si hubieren percibido la indemnización legalmente establecida, al restablecimiento de la relación laboral especial suspendida con la agrupación.

2. Las Autoridades Portuarias que a la entrada en vigor de esta ley hubieran acordado aplicar hasta el 50 por ciento del importe de la recaudación obtenida por la anterior tarifa T-4: «pesca fresca» al objeto de impulsar e incentivar la aplicación del Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre, podrán continuar aplicando los acuerdos adoptados al efecto, mientras no se superen las fechas límite fijadas en los mismos ni la del 1 de noviembre del 2004.

Las compensaciones económicas establecidas por las Autoridades Portuarias al amparo del artículo 2 del Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre, tendrán, en relación con la pesca fresca y el bacalao verde, la vigencia prevista en la correspondiente resolución, sin que puedan extenderse más allá del 1 de noviembre de 2004.

#### **Disposición transitoria undécima. Enajenación de participación de las Autoridades Portuarias en sociedades.**

Las Autoridades Portuarias que posean participaciones en el capital de sociedades cuyo objeto social no se ajuste a lo previsto en el artículo 50. 1 de esta ley, deberán acordar, en el plan de empresa inmediato a la entrada en vigor de esta ley, el programa de enajenación de dichas participaciones.

#### **Disposición transitoria duodécima.**

Las empresas titulares de concesiones de dominio público exentas del servicio público de estiba y desestiba al amparo del artículo 2g) del Real Decreto Ley 2/1986 quedarán excluidas de la obligación de participar en las agrupaciones portuarias de interés económico hasta el término del período concesional, sin perjuicio de lo que se establece en la disposición adicional quinta respecto de la titulación y habilitación de su personal.

#### **Disposición transitoria decimotercera.**

A los efectos del cálculo de la rentabilidad de la explotación anual establecida en el artículo 26 de esta ley, el criterio previsto en dicha disposición se aplicará a aquellos bienes que se hubieran incorporado al inmovilizado fijo dentro de los cinco años anteriores a la entrada en vigor de esta ley, en caso de terrenos, y de 10 años cuando se trate de una infraestructura portuaria básica.

#### **Disposición transitoria decimocuarta.**

Las Autoridades Portuarias que a la entrada en vigor de esta ley tuvieran en vigor un convenio colectivo podrán mantener éste durante su ámbito temporal.

#### **Disposición derogatoria única. Derogación normativa.**

1. Quedan derogadas las disposiciones siguientes:

Los artículos 15, 26. 10.), párrafo 2º, 26. 1. h), 26. 1. i), 28. 4. d), 28. 5, 30, 31, 32, 33, 34, 37. 1. o), 37. 1. r), 40. 5. e), 40. 6, 43. 1, 45, 46, 48. 2, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 69 bis, 69 ter, 70, 71, 72, 102. 3, 102. 4, 102. 5, 103, disposiciones adicionales undécima, duodécima, vigésimo segunda y vigésimo cuarta, apartado cuatro de la disposición transitoria segunda y disposición transitoria sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Los artículos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, párrafos 1º y 4º, y disposiciones adicionales primera, segunda y tercera del 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, de conformidad con el artículo 149. 1. 14º y 20. a de la Constitución.

#### **Disposición final segunda. Modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.**

Se modifican los artículos 19, 21, 24. 1 y 2, 25, 28. 4, 35, 360.), 37. 10.), b), j), m), k) y q), 40. 5f), n) y ñ), 41. 1, 43, 47. 1, 73. 2, 107, 114. 5, 115, 116, 118. 1, 120, 121, 128 y disposición transitoria cuarta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en el siguiente sentido:

Uno. Se añade un apartado 4 al artículo 19, con la siguiente redacción:

«4. En aquellos supuestos en que una obra pública portuaria, por su naturaleza y sus características, no sea susceptible de explotación económica por un concesionario, la Autoridad Portuaria podrá contratar la construcción y la conservación de la obra pública, pudiendo otorgar como contraprestación al contratista una concesión de dominio público portuario regulada en el título IV de esta ley.

A tal efecto, se podrá establecer en el pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato el objeto y las características de la concesión demanial. En todo caso, deberá delimitarse la zona sobre la que se otorgaría la correspondiente concesión.

Asimismo, se establecerá en el pliego que la oferta por la concesión de dominio público, junto con la documentación técnica y económica que deba acompañarse a la misma, se presente al mismo tiempo que la oferta por el contrato de construcción y explotación de la obra, o de construcción y conservación.

A los efectos de seleccionar al contratista, el órgano de contratación valorará, conjuntamente, la oferta relacionada con la construcción y explotación de la obra, o sobre construcción y conservación, así como las obras o actuaciones que el licitador se proponga realizar sobre el dominio

público así como el régimen de utilización que prevea para éste.

La ocupación del dominio público preciso para la ejecución de la obra pública portuaria no estará sujeta al canon de ocupación privativa del dominio público portuario»

Dos. El artículo 21 queda redactado de la forma siguiente:

«

#### **Artículo 21. Ampliación o modificación de puertos.**

1. La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos estatales existentes, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y estudios complementarios por la Autoridad Portuaria competente o, en su caso, por Puertos del Estado.

Dichos proyectos se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando ello sea exigible en aplicación de la legislación específica.

La Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo a la aprobación de obras nuevas o de modificación de las existentes, cuando éstas supongan la construcción de nuevos diques o escolleras fuera de la zona interior de las aguas del puerto.

2. Para la modificación o ampliación de puertos podrán realizarse obras de dragado y de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo que por su naturaleza, disposición final o aislamiento protector no den origen a procesos de contaminación que superen los niveles exigibles por la normativa aplicable de calidad de las aguas marítimas.

Las obras de dragado se ajustarán a lo previsto en el artículo 131 de la Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

Las obras de relleno en el dominio público portuario requerirán autorización de la Autoridad Portuaria»

Tres. Los apartados 1 y 2 del artículo 24 tendrán la siguiente redacción:

«1. El ente de derecho público Puertos del Estado, creado por esta ley, constituye un Organismo público de los previstos en el apartado 6 del artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, adscrito al Ministerio de Fomento, que se regirá por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Corresponde al Ministerio de Fomento la aprobación del plan anual de objetivos de Puertos del Estado, establecer el sistema para su seguimiento y, sin perjuicio de otras competencias, ejercer el control de eficiencia de la Entidad de acuerdo con la normativa vigente. Reglamentariamente, se establecerán los instrumentos y procedimientos oportunos para el ejercicio de dichas competencias»

«2. El organismo público Puertos del Estado, que tendrá personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.

En materia de contratación. Puertos del Estado habrá de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés

del ente y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, debiendo someterse a lo establecido en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones cuando celebre contratos comprendidos en el ámbito de la misma.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas»

Cuatro. El párrafo c) del artículo 25 tendrá el siguiente contenido:

«c) La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos, así como el desarrollo de sistemas de medida y técnicas operacionales en oceanografía y climatología marinas necesarios para el diseño, explotación y gestión de las áreas y las infraestructuras portuarias»

Cinco. Los párrafos e), f) y g) del apartado 4 del artículo 28 tendrán la siguiente redacción:

«e) Acordar los presupuestos de explotación y de capital del organismo y su programa de actuación plurianual»

«f) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual del organismo público y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento»

«g) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de Puertos del Estado que resulten de su programa de actuación plurianual, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles»

Seis. Se adiciona un párrafo l) al apartado 4 del artículo 28, con el siguiente contenido:

«l) La aprobación de los pliegos reguladores de los servicios portuarios básicos»

Siete. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 35 y se adiciona un apartado 8, con el siguiente contenido:

«1. Las Autoridades Portuarias son organismos públicos de los previstos en el apartado 6 del artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, y se regirán por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado»

«2. Las Autoridades Portuarias ajustarán sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.

En la contratación, las Autoridades Portuarias habrán de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del organismo y homogeneización del sistema de

contratación en el sector público, debiendo someterse a lo establecido en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones cuando celebren contratos comprendidos en el ámbito de la misma.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas»

«8. Los actos dictados por las Autoridades Portuarias en el ejercicio de sus funciones públicas y, en concreto, en relación con la gestión y utilización del dominio público, la exacción y recaudación de tasas y la imposición de sanciones, agotarán la vía administrativa, excepto en materia tributaria, donde serán recurribles en vía económico-administrativa»

Ocho. El párrafo a) del artículo 36 tendrá la siguiente redacción:

«a) La prestación de los servicios portuarios generales y la autorización y control de los servicios portuarios básicos para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otras autoridades»

Nueve. Los párrafos a), b), j), k), m) y q) del apartado 1 del artículo 37 tendrán la siguiente redacción:

«a) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual»

«b) Gestionar los servicios portuarios generales y los de señalización marítima, autorizar y controlar los servicios portuarios básicos y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión»

«j) Controlar, en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, así como el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, al igual que los sistemas de seguridad y contra incendios, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas y específicamente de las sancionadoras por infracción de la normativa laboral»

«k) Aprobar libremente las tarifas por los servicios comerciales que presten, así como proceder a su aplicación y recaudación»

«m) Recaudar las tasas por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario»

«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 ciento 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 los representantes de la Administración General del Estado»

Diez. Los párrafos f), n) y ñ) del apartado 5 del artículo 40 se redactan con el siguiente contenido:

«f) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual, así como su remisión a Puertos del Estado para su tramitación»

«n) Fijar las tarifas por los servicios comerciales que preste la Autoridad Portuaria»

«ñ) Otorgar las concesiones y autorizaciones, de acuerdo con los criterios y pliegos de condiciones generales que apruebe el Ministerio de Fomento, recaudar las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario, así como las tasas por prestación de servicios no comerciales»

Once. El apartado 1 del artículo 41 tendrá el siguiente contenido:

«1. El Presidente de la Autoridad Portuaria será designado y separado por el órgano competente de la comunidad autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. La designación o separación será publicada en el correspondiente diario oficial, una vez haya sido comunicada al Ministro de Fomento, quien a su vez dispondrá su publicación en el "Boletín Oficial del Estado". El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por la Autoridad Portuaria que preside, con los requisitos y limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación sobre incompatibilidades»

Doce. 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 y reconocida experiencia de, al menos, 10 años en técnicas y gestión portuaria. La propuesta de nombramiento y cese será comunicada a Puertos del Estado con, al menos, una antelación de 15 días a la convocatoria del Consejo de Administración»

Trece. El apartado 1 del artículo 47 queda redactado:

«1. El Fondo de Financiación y Solidaridad estará constituido por las cantidades que voluntariamente los organismos públicos portuarios con excedentes de tesorería pongan a disposición de otras, con el interés que en cada caso se fije de acuerdo con las condiciones del mercado»

Catorce. El apartado 2 del artículo 73 tendrá la siguiente redacción:

«2. El consignatario, en el supuesto de que exista, estará obligado directamente ante las Autoridades Portuarias y Marítimas al pago de las liquidaciones que se establezcan por tasas u otros conceptos originados por la estancia del buque en puerto conforme a lo dispuesto en esta ley. En el supuesto de que el buque no estuviera consignado estará obligado al pago de dichas liquidaciones el capitán del buque. En ambos casos, el naviero o el propietario del buque estará obligado con carácter solidario.»

La responsabilidad del consignatario en cuanto al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque se regirá por la legislación mercantil específica»

Quince. Se añade un último párrafo al apartado 2 del artículo 107, con la siguiente redacción:

«Las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria por el rescate tendrán la consideración de crédito privilegiado en los términos previstos en el artículo 580. 31. del Código de Comercio»

Dieciséis. Se adicionan dos nuevos apartados 4 y 5 al artículo 107, que tendrán la siguiente redacción:

«4. Cuando con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de servicio de un puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente podrá instar de la Autoridad judicial el hundimiento del buque o su enajenación en pública subasta, cuando la estancia del buque en el puerto produzca un peligro real o potencial a las personas o a los bienes o cause grave quebranto a la explotación del puerto.

La Autoridad judicial acordará el hundimiento o la venta conforme al procedimiento legalmente previsto en cada caso, salvo que considere imprescindible su conservación para los fines de la instrucción del proceso y por el tiempo estrictamente necesario.

Igualmente se procederá a la venta en pública subasta en los casos en que por la previsible duración del proceso judicial exista riesgo de una notable depreciación del buque, depositando el producto de la venta a resultas del procedimiento»

«5. En todos los supuestos de embargo o retención judicial o administrativa de buques, como medida en garantía de la actividad portuaria la Autoridad Portuaria determinará o modificará la ubicación del buque en el puerto, dando cuenta en todo el caso de la misma a la Autoridad que decreta el embargo o retención»

Diecisiete. Se añade un párrafo c) al apartado 5 del artículo 114, que tendrá el siguiente contenido:

«c) El incumplimiento de la normativa y de las instrucciones dictadas por la Autoridad competente en relación con las obligaciones de entrega de residuos generados por los buques y residuos de carga»

Dieciocho. Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 115, con la siguiente redacción:

«5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos:

a) Incumplimiento de las obligaciones de mantener los niveles de rendimiento y de calidad para la prestación de los servicios portuarios básicos.

b) Utilización de medios distintos de los consignados en la licencia sin autorización, cuando se causen daños a la prestación del servicio.

c) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.

d) Incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la Autoridad Portuaria.

e) Transmisión total o parcial de las licencias sin autorización»

Diecinueve. Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 116, con la siguiente redacción:

«5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos:

a) Prestación de servicios portuarios básicos sin el debido título habilitante.

b) Incumplimiento grave o reiterado de las obligaciones de servicio público.

c) Incumplimiento de las instrucciones dictadas por los organismos portuarios, en el ámbito de sus competencias, sobre salvaguarda de la libre competencia.

d) Incumplimiento grave o reiterado por los titulares de las licencias de las condiciones esenciales que se les imponga»

Veinte. Se añade un nuevo párrafo i) al apartado 1 del artículo 118, con la siguiente redacción:

«i) En el caso de infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, el titular de la licencia de prestación del

servicio portuario básico o quien preste el servicio sin título habilitante»

Veintiuno. Se incorpora un nuevo párrafo e) en cada uno de los apartados 2 y 3 del artículo 120, y se modifica el apartado 9, con el siguiente contenido:

«2. e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, multa de hasta 602. 000 euros»

«3. e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, multa de hasta 3. 005. 000 euros»

«9. En el caso de las autorizaciones de prestación de servicios o de actividad y de las licencias de prestación de servicios portuarios básicos, las infracciones relativas a su uso o a las actividades que en él se prestan podrán llevar aparejadas además la suspensión temporal de la actividad o del servicio, de acuerdo con los siguientes criterios:

11. Infracciones leves: suspensión por un período no superior a un mes.

21. Infracciones graves: suspensión por un período no superior a seis meses.

31. Infracciones muy graves: suspensión e inhabilitación temporal por un período no superior a cinco años para desempeñar cualquier actividad o prestar cualquier servicio en el supuesto de que se trate»

Veintidós. Se añade un párrafo e) al artículo 121, con el siguiente texto:

«e) La revocación de la licencia, cuando sea procedente»

Veintitrés. Se adiciona un último párrafo al artículo 128, con la siguiente redacción:

«El órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá en cualquier momento del procedimiento sancionador y mediante acuerdo motivado, ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y las exigencias de los intereses generales, siempre que se trate de infracciones graves o muy graves a que se refiere esta ley. Para ello podrá solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando fuera necesario.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente.

Excepcionalmente, cuando se requiera la asunción inmediata de la retención del buque como medida cautelar, ésta podrá ser impuesta por el Director de la Autoridad Portuaria»

Veinticuatro. Los apartados dos y cinco de la disposición transitoria cuarta tendrán la siguiente redacción:

«Dos. 1. Se considera, en todo caso, incompatible con los criterios de ocupación del dominio público portuario establecidos en esta ley el mantenimiento de concesiones otorgadas a perpetuidad, por tiempo indefinido o por plazo superior a 35 años a contar desde la entrada en vigor de esta ley.

En todos estos casos, las concesiones vigentes se entenderán otorgadas por el plazo máximo de 35 años a contar desde la entrada en vigor de esta ley.

2. En los demás supuestos, la revisión de las cláusulas concesionales requerirá la tramitación de un expediente, con audiencia al interesado en la forma y con los criterios que reglamentariamente se determinen»

«Cinco. En ningún caso podrá otorgarse prórroga del plazo de concesiones existentes a la entrada en vigor de esta ley en condiciones que se opongan a lo establecido en la misma o en las disposiciones que la desarrollen.

Se entenderá, en todo caso, contraria a lo establecido en esta ley la prórroga por plazo que, acumulado al inicialmente otorgado, exceda del límite de 35 años»

**Disposición final tercera. Modificación del Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio.**

El artículo 2 del Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, reguladora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, y 24/1972, de 21 de junio, de financiación y perfeccionamiento de la acción protectora del Régimen General de la Seguridad Social, por el que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, se modifica en el siguiente sentido:

Uno. Se modifica el apartado 4 del párrafo a), que queda redactado como sigue:

«4. Tráfico interior de puertos, embarcaciones deportivas y de recreo y practica»

Dos. Se añade un nuevo apartado 4 al párrafo b), con el siguiente contenido:

«4. Los prácticos de puerto»

**Disposición final cuarta. 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 quinta. Entrada en vigor.**

La presente ley entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», salvo el título I de la misma que entrará en vigor el día 1 de enero del año siguiente a su publicación.

**Disposición final sexta. Autorización al Gobierno para dictar un texto refundido.**

Se autoriza al Gobierno para que en el plazo de un año 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 esta ley, al que se incorporen las modificaciones introducidas por las siguientes disposiciones:

a) Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

b)

**Artículo 47 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.**

c)

**Artículo 75 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.**

d)

**Artículo 4 del Real Decreto Ley 4/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Liberalización del Sector Inmobiliario y Transportes.**

e)

**Artículos 17, 33 y 79 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.**

f)

Artículo 99 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden

**g) Títulos IV y V del Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques.**

h) La autorización a la que se refiere este apartado comprende la facultad de regularizar, aclarar y armonizar los textos legales que han de ser refundidos.

Por tanto.

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta ley.

Madrid, 26 de noviembre de 2003.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno. JOSE MARIA AZNAR LOPEZ

Corrección de errores y erratas de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

Advertidos errores y erratas en el texto de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 284, de 27 de noviembre de 2003, se procede a efectuar las oportunas rectificaciones:

En la página 42143, en el artículo 22. 5. l). a), primera columna, donde dice: «En puesto de fondeo con amarre a puerto», debe decir: «En puesto de fondeo con amarre a muerto».

En la página 42145, en el artículo 24. 5. l. A). a. 1), 1. ", primera columna, en el cuadro, donde dice: «Concepto», debe decir: «Grupo de mercancía», y donde dice: «Euros/unidad», debe decir: «Euros/tonelada».

En la página 42153, en el artículo 38. 1, en la primera columna, párrafo primero, donde dice: «de un Plan Director (.)», debe decir: «del Plan Director (.)».

En la página 42156, en el artículo 50. 1, tercer párrafo, primera columna, donde dice: «Cuanto el conjunto de los compromisos contraídos (.)», debe decir: «Cuando el conjunto de los compromisos contraídos (.)».

En la misma página, en el artículo 51. 1, segunda columna, donde dice: «puede ajustarse a las normas de derecho civil o mercantil», debe decir: «pueda sujetarse a las normas de derecho civil o mercantil».

En la página 42160, en el artículo 65. 1, segunda columna, línea diecinueve, donde dice: «(.) de los servicios técnico-náuticos», debe decir: «de los servicios de practica y técnico-náuticos».

En la misma página, en el artículo 65. 2, segunda columna, sexta línea, donde dice: «aquellas inscripciones», debe decir: «aquellas prescripciones».

En la página 42161, en el artículo 65. 2, segundo párrafo, primera columna, donde dice: «En los servicios de practica técnico-náuticos (.)», debe decir: «En los servicios de practica y técnico-náuticos (.)».

En la página 42165, en el artículo 11 A, segunda columna, donde dice: «El titular de una licencia para la prestación de un servicio técnico de practica (.)», debe decir: «El titular de una licencia para la prestación de un servicio de practica (.)».

En la página 42188, en la disposición adicional octava, primera columna, línea primera, debe aludirse al «Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre».

En la página 42192, en la disposición transitoria décima, primera columna, apartado 1, debe aludirse al «Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre».

En la página 42196, en la disposición final sexta, segunda columna, la relación de párrafos ha de finalizar con la letra g). Por tanto, el contenido del párrafo h) figurará a continuación del párrafo g), sin letra y en punto y aparte.

En la página 42222, en el código 7209, el subíndice «a» debe sustituirse por la letra «A».