



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

VIII LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

17 de marzo de 2006

Núm. 78-1

PROYECTO DE LEY

121/000078 Modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(121) Proyecto de ley

121/000078

AUTOR: Gobierno.

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

Acuerdo:

Encomendar su aprobación con competencia legislativa plena, conforme al artículo 148 del Reglamento, a la Comisión de Fomento y Vivienda. Asimismo, publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES, estableciendo plazo de enmiendas, por un período de quince días hábiles, que finaliza el día 5 de abril de 2006.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de marzo de 2006.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL

Exposición de motivos

I

La misión de los puertos es la defensa del interés general en el desarrollo de la política portuaria, como corresponde a una actividad cuya titularidad pública está consagrada en la Constitución, a diferencia de la misión de una empresa privada que trata de maximizar sus beneficios de forma sostenible. Los puertos públicos deben maximizar los beneficios sociales, esto es, coadyuvar, a través de la optimización de las condiciones de movilidad de mercancías y personas, al desarrollo económico y social de la zona económica a la que sirve y, en consecuencia, a garantizar la movilidad ciudadana en condiciones de calidad y contribuir al abaratamiento de nuestras importaciones y a hacer más competitivas nuestras exportaciones.

De esta misión surgen naturalmente unas líneas estratégicas y de actuación de las Autoridades Portuarias que, lógicamente, no pueden limitarse a la pura generación de infraestructuras. Las Autoridades Portuarias tienen que actuar sobre los servicios portuarios prestados por empresas privadas, los cuales constituyen un elemento esencial de la oferta integral del puerto, con gran incidencia en el coste del paso por puerto de

las mercancías, sensiblemente mayor que las tarifas portuarias que percibe directamente la Autoridad Portuaria. Por tanto, el cumplimiento de la misión de los puertos públicos pasa por una actitud proactiva de las Autoridades Portuarias, tanto desde el punto de vista de la generación de infraestructura como de la prestación de servicios.

La Autoridad Portuaria, para la captación de nuevos tráficos o fidelización de los existentes, tiene que jugar frecuentemente un papel de coordinador de la oferta portuaria conjunta integrada por los diferentes servicios que se prestan a los pasajeros, al buque o a la mercancía, que debe ser global como integración de las individuales de cada agente público o privado que ofrece sus servicios en el puerto. Este papel obliga a las Autoridades Portuarias a aunar o conciliar intereses, a veces contrapuestos, y justifica el sometimiento al Derecho privado que, desde la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, viene caracterizando su funcionamiento.

Este papel no puede ser desempeñado por la Autoridad Portuaria con la limitación de funciones que le establece la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, que entrega la explotación de los puertos a los propios operadores, con intereses que no contemplan prioritariamente el interés general.

Por el contrario, unas Autoridades Portuarias activas, que asuman, desde los puntos de vista comercial y de gestión, la consolidación y coordinación de una oferta portuaria global integrada por una pluralidad de agentes públicos y privados, exige que aquéllas estén capacitadas para actuar eficazmente, no sólo en el ámbito del derecho público en todas las cuestiones relacionadas con el dominio público portuario y con el ejercicio de potestades públicas, sino también en el ámbito del derecho privado, manteniendo una distancia organizativa y funcional adecuada con los prestadores de servicios portuarios, acorde con la naturaleza de éstos y con los requerimientos del mercado.

En esta línea, la Ley aborda la modificación de dos aspectos relevantes de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre: el régimen económico y el de prestación de servicios.

El régimen económico de las Autoridades Portuarias se basa desde hace ya veinte años en la internalización en el sector de todos sus gastos, incluida la depreciación de los activos, más un rendimiento razonable de los mismos, bajo el principio de autosuficiencia económica, lo que permite, no solo liberar a los Presupuestos Generales del Estado de compromisos de inversión en los puertos, sino que introduce un mecanismo de racionalidad en el establecimiento de las tasas portuarias e indirectamente en la asignación de tráficos entre modos de transporte, y de adaptación de la oferta infraestructural a las demandas reales del mercado, en la línea reiteradamente preconizada por la Unión Europea, a la que tendencialmente se dirigen todos los puertos eu-

ropeos y también, aunque más lentamente, los demás modos de transporte.

Esta ley avanza en este modelo, al permitir a las Autoridades Portuarias disponer de niveles tarifarios diferentes dentro de una estructura común. Proporciona así mayor capacidad para establecer las cuantías de las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias, reconociendo la diversidad portuaria existente en España desde el punto de vista de la configuración física de sus puertos, sus distintas necesidades infraestructurales, los diferentes tráficos a los que sirven, tanto en cuanto a volumen como a la forma de presentación de los mismos, su situación económica y financiera, etc.

En cuanto a la prestación de servicios, las modificaciones que esta ley establece pretenden garantizar que las empresas privadas que presten los servicios lo hagan en condiciones de competencia, pero garantizándose, con el papel asignado a las Autoridades Portuarias, la seguridad de los puertos y la coherencia y competitividad de su oferta, constituida por los diferentes servicios que en ellos se prestan.

En definitiva, las Autoridades Portuarias, además de las funciones anteriormente indicadas, son, en términos generales, las responsables de la provisión de infraestructuras portuarias de utilización general, adecuando la oferta infraestructural a la demanda de transporte marítimo en condiciones de sostenibilidad económico-financiera, medioambiental y de compatibilidad con el entorno urbano, sin perjuicio de que se fomente la participación de la iniciativa privada en la generación de infraestructuras, mientras que las empresas operadoras privadas son, esencialmente, las responsables de prestar los servicios portuarios en las condiciones de máxima calidad y de competencia posible en cada caso.

En la gestión de los puertos de interés general se requiere el establecimiento de un marco de libre y leal competencia, tanto desde el punto de vista intraportuario como interportuario, que fije las normas de juego imprescindibles en un sector como éste, tan importante para la actividad económica, y que, además, garantice a los ciudadanos españoles, cualquiera que sea la zona en la que vivan, litoral o no, que el sistema portuario español no se desvíe de su auténtica misión de coadyuvar al desarrollo sostenible económico, social y medioambiental de España en su conjunto.

La Administración General del Estado se ha dotado de un órgano especializado para el desarrollo de las competencias y funciones que ha de ejercer sobre los puertos de su titularidad. Como consecuencia de ello y buscando las sinergias que del sistema se pueden obtener, se mantiene en sus líneas esenciales el papel que el Organismo público Puertos del Estado está llamado a desempeñar.

El modelo organizativo del sistema portuario de titularidad del Estado, cuyas líneas fundamentales se acaban de exponer, asegura su racionalidad interna, pero debe también ser coherente con las condiciones del entorno o exógenas al mismo. En la medida en que la

participación de las Comunidades Autónomas en la gestión de los puertos ya ha sido acordada a través del intenso mecanismo de cogestión vigente, que atribuye a éstas el nombramiento del Presidente y disponer normalmente de mayoría de representantes en los Consejos de Administración, se entiende que la adecuación del modelo portuario a dichas condiciones exógenas ya se ha abordado y que no es oportuno insistir en esta cuestión. Tan sólo indicar que el modelo de relación entre Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, que concreta y articula el modelo de coordinación entre la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas en materia portuaria, se basa sobre todo en el principio de lealtad institucional y en un cuidadoso respeto de la atribución de competencias establecido, que hacen que ambas instituciones contribuyan a la eficacia y eficiencia de la gestión de los puertos y permitan el desarrollo de la política portuaria del Gobierno.

II

Por lo que se refiere al Título I, relativo al régimen económico del sistema portuario, la ley mantiene la naturaleza jurídica de tasas de los ingresos que perciben las Autoridades Portuarias por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima, lo que conduce a reconocer que la competencia entre puertos españoles se tiene que resolver, fundamentalmente, en términos de calidad y precio de los servicios portuarios prestados, de las condiciones naturales e infraestructurales del puerto y, como veremos, de la optimización de los gastos tanto corrientes como de inversión, que podrá permitir a las Autoridades Portuarias la aplicación de tasas más bajas.

Efectivamente la Ley establece una estructura tarifaria común a todas las Autoridades Portuarias pero permite que cada una de ellas tenga los ingresos suficientes para hacer frente a su Plan de inversiones o a sus gastos de amortización y corrientes, partiendo del principio de autosuficiencia financiera. Esta nueva regulación debe permitir a cada Autoridad Portuaria responsabilizarse tanto de sus niveles de inversión como de sus tarifas y por lo tanto de su competitividad interportuaria dando coherencia a su gestión económica y financiera.

Entre las novedades más importantes que introduce la ley, cabe significar las siguientes:

Respecto de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario, la ley mantiene sustancialmente la regulación anterior, incorporando parte del contenido de la Orden FOM/818/2004, de 24 de marzo. Asimismo, se introducen algunas mejoras técnicas simplificadoras. Entre ellas, cabe destacar que las bonificaciones para incentivar mejores prácticas medioambientales y para incrementar la calidad en la prestación de los servicios se configuran como bonificaciones aplica-

bles a la cuota de la tasa por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios. Las bonificaciones por obras de relleno sobre espacios de agua o por obras de consolidación y mejora de terrenos existentes permiten al concesionario recuperar la inversión realizada, con los límites previstos en la ley.

De mayor calado es la modificación que se realiza respecto de las tasas por utilización de las instalaciones portuarias. Naturalmente, el funcionamiento correcto del sistema portuario español requiere que en todos los puertos de interés general la estructura tarifaria y los elementos esenciales de las tasas, salvo el relativo a la cuantía, sean idénticos. Ahora bien, la cuantía tiene que diferir de una Autoridad Portuaria a otra en la medida en que no todos los puertos son iguales y no tiene sentido establecer, tal como se venía regulando hasta ahora, un puerto imaginario medio cuyo coste resulte de dividir la suma de los costes de todos los puertos del sistema por el número de puertos del mismo. Por el contrario, la diversidad portuaria exige que cada Autoridad Portuaria pueda disponer de sus propias cuantías desde el respeto a los principios de equivalencia y de autofinanciación económica y financiera.

Por ello, cada Autoridad Portuaria deberá calcular las cuantías de las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias de forma que, aplicadas éstas a los tráficos correspondientes, junto con las tasas de ocupación por el uso privativo del dominio público o por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios, cubran sus gastos de explotación, conservación y administración, sus cargas fiscales y, en su caso, los intereses de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos, la depreciación de sus bienes e instalaciones y un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos.

En los Planes de Empresa, cada Autoridad Portuaria deberá acreditar que con las cuantías de las tasas propuestas se da cumplimiento a los anteriores principios como requisito previo para que las mismas puedan ser aprobadas por la Ley de Presupuestos Generales del Estado o por la que, en su caso, corresponda.

La ley simplifica la amplia casuística de prestaciones infraestructurales que se pueden ofertar en los puertos. Para ello se establece una cuantía básica en cada una de las tasas (salvo en la relativa a la pesca fresca) para el supuesto más habitual de utilización de la correspondiente instalación portuaria y que sirve de referente para calcular el resto de las cuantías que variarán, básicamente, en función de la distinta forma e intensidad de utilización de las instalaciones.

Así, en la tasa del buque las diferentes cuantías están referidas a la que corresponde abonar por la utilización de las aguas del puerto y de las correspondientes instalaciones portuarias por el buque y artefactos flotantes atracados de costado a muelles o pantalanes no otorgados en régimen de concesión o autorización.

En la tasa del pasaje, se refieren a la cuantía que ha de abonarse por la utilización del puerto por el pasajero

cuando éste se encuentra en régimen de transporte en embarque o desembarque, en atraques y estaciones marítimas no concesionadas o autorizadas.

En la tasa de la mercancía, en régimen de estimación simplificada, las cuantías están referidas al valor de la tasa correspondiente a la utilización de las instalaciones portuarias por un contenedor de 20 pies en terminales marítimas de mercancías que no estén en régimen de concesión o autorización. En el régimen de estimación por grupos de mercancías al valor de la tasa correspondiente al grupo quinto.

En la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo todos los valores están referidos a la tasa correspondiente a una embarcación atracada de costado en la zona I del puerto, en dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas o autorizadas.

En la tasa por la utilización de la zona de tránsito los distintos casos están referidos a la cuota de la tasa en los que la duración de la ocupación es inferior o igual a siete días.

Las cuantías básicas de las tasas se propondrán por cada Autoridad Portuaria, debiendo ser justificadas en el ámbito de los planes de empresa, para su aprobación en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, corresponda.

La ley prevé que Puertos del Estado apruebe los criterios analíticos generales para la imputación de los costes correspondientes a las utilidades del dominio público que constituyen el hecho imponible de las diferentes tasas, que cada Autoridad Portuaria deberá aplicar, a fin de evitar distorsiones de la competencia. En el caso de las dos tasas con mayor efecto recaudatorio: la tasa al buque y la tasa a la mercancía, el abanico horquillado de imputación que establece la ley persigue el objetivo de corregir por aproximaciones sucesivas el actual desequilibrio existente entre las presiones tarifarias por ambos conceptos.

Este sistema de fijación de las tasas supone una importante racionalización en el procedimiento de determinación de las mismas, en la medida en que se van a imputar los costes reales en los que incurra cada Autoridad Portuaria que deberá enfrentarse a su propia realidad económica. En este sentido, los costes derivados de las inversiones deberán ser soportados por la Autoridad Portuaria beneficiaria de las mismas y no se repartirán entre todo el sistema como hasta ahora. Ello contribuirá a que las decisiones de inversión sean más racionales debiendo incorporar análisis sobre su rentabilidad y su repercusión sobre las tasas aplicables.

Asimismo, la Ley incrementa la transparencia en la determinación de las tasas al imputar a cada Autoridad Portuaria sus propios costes y se disminuye su margen de discrecionalidad para la aplicación de bonificaciones que deberán, en todo caso, ajustarse al principio tributario de igualdad.

Todo ello, sin olvidar el principio de autosuficiencia financiera que se vuelve a reiterar en la presente ley y se refuerza al exigir que las Autoridades Portuarias

acrediten el cumplimiento de dicho principio en su propuesta para el establecimiento de las cuantías de las tasas.

Por último, la modificación del Título I introduce una serie de mejoras técnicas y simplificadoras, entre las que cabe destacar las siguientes:

— Supresión de la tasa de servicios generales, cuya cuantía deberá ser absorbida por el resto de tasas, al incorporar al hecho imponible de las mismas la prestación de los servicios relacionados con los elementos de dominio público portuario que las definen y que anteriormente se retribuían a través de la tasa que se suprime.

— Reducción de la cuota de la tasa de embarcaciones deportivas en instalaciones otorgadas en concesión.

— Nueva definición de las bonificaciones para potenciar la intermodalidad, de tal forma que cumpla el objetivo de permitir que el transporte marítimo sea realmente competitivo con el transporte por carretera.

— Asimismo, se pretende potenciar la utilización del ferrocarril para la entrada y salida en/de los puertos por nuevas mercancías.

— También, se mantienen en esta ley las bonificaciones fijas establecidas por circunstancias de alejamiento e insularidad, que afectan a Ceuta, Melilla, Islas Canarias e Islas Baleares. Para éstas últimas, se han incorporado las previstas en la Ley 30/1998, de 29 de julio, de régimen especial de las Illes Balears.

— Revisión general de las bonificaciones para su mejor adecuación a la realidad del tráfico comercial portuario.

— Reducción significativa de la tasa de estancia de los buques en puerto durante los fines de semana a fin de evitar el fondeo durante el mismo.

III

Por lo que se refiere al Título III, la prestación de servicios, es preciso señalar que una intervención de las Autoridades Portuarias limitada a otorgar títulos concesionales para el uso privativo del dominio público portuario y a otorgar licencias para la prestación de servicios, como la que establece la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, convierte al puerto en una especie de «gestor de un ámbito territorial» en el que la Autoridad Portuaria «concesiona» suelo y servicios, olvidando que éstos no son el fin sino el instrumento para el cumplimiento de la repetida misión pública y que en la mayoría de los casos los prestadores de los mismos tienen misiones específicas no coincidentes, lógicamente, con la misión del puerto concebido como un todo.

Para estas funciones no sería preciso el recorrido realizado por las Autoridades Portuarias de dotarse de procedimientos empresariales desburocratizados de gestión, de una gran autonomía de gestión, ni la «huida al derecho privado», que las caracteriza. Dichas funcio-

nes, comunes a los centros directivos clásicos de cualquier Departamento, podrían ser asumidos por los servicios administrativos propios de la Administración General del Estado.

De hecho, el modelo establecido en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre es absolutamente minoritario en el escenario portuario internacional, que se decanta por sistemas en los que la Autoridad Portuaria se convierte en el garante y coordinador de la oferta integral del puerto. Dicha oferta se compone, por un lado, de la infraestructura exigible —generada, eventualmente, con la participación del sector privado— y, por otro, por una serie de servicios al buque, a la mercancía y al pasajero, prestados cada uno de ellos por empresas privadas en competencia, si se dan las condiciones precisas para ellos, con intereses diferentes que hay que armonizar. Ninguno de los proveedores suministra el servicio integral que exige la demanda —por razones históricas no existe un servicio único integral en los puertos sino una pluralidad de servicios parciales —que tienen que ser coordinados por la Autoridad Portuaria, dotada de capacidad suficiente para garantizar una oferta integral.

Este es el modelo que establece esta Ley por la que se modifica la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. Se trata de un modelo que se ajusta mucho más adecuadamente a las condiciones del mercado actual, en un entorno globalizado del transporte marítimo. A este modelo se aproximan, o tienden a hacerlo, los puertos más relevantes de Europa.

Por otro lado, esta Ley supera determinadas disfunciones que dificultaban la aplicación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre.

Así, el régimen de estiba de la citada Ley, mantenía, a semejanza de las Sociedades de Estiba, unas Agrupaciones Portuarias de Interés Económico en las que participaban exclusiva y obligatoriamente las empresas estibadoras privadas para poder desarrollar su actividad, que gestionaban el censo de personal en régimen laboral especial que tiene la exclusiva del trabajo de estiba. La diferencia esencial entre unas y otras es la ausencia de las Autoridades Portuarias.

En primer lugar, dado el nivel de cautividad o la posición dominante que cada puerto español tiene sobre sus propios tráficos, hay un amplio margen para la repercusión de sobrecostes al cargador, usuario último de los puertos. Ello posibilita un ámbito de acuerdo entre las reivindicaciones sindicales y los requerimientos a corto plazo de las empresas prestadoras del servicio de estiba, que sólo pueden ser equilibradas con la presencia de la Autoridad Portuaria, que incorpora otros requerimientos asociados al interés general, conforme a su misión, anteriormente señalada.

Para corregir este abandono del sector de estiba por la administración portuaria y teniendo en cuenta lo anterior, esta Ley crea unas Sociedades Anónimas de Trabajo de Estiba, que garantiza la regularidad y la formación

del personal en esta actividad, con participación de las empresas estibadoras y las Autoridades Portuarias, que tienen la mayoría del capital social. Esta mayoría de las Autoridades Portuarias se matiza a través de la exigencia de mayorías cualificadas para determinadas decisiones más sensibles en el ámbito empresarial sobre asuntos relevantes de la vida de las SATEs.

En segundo lugar, la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los puertos de interés general, incurría en una contradicción, que se repite a lo largo del texto legal, entre la ineludible necesidad de una intensa regulación de este servicio portuario, reconocida en el propio texto legal, que tiene que incluir cláusulas claramente escoradas en defensa del interés general y de la seguridad y su forma de prestación a través de empresas privadas, limitando de forma sensible la aplicación del principio de libertad de empresa.

Esta situación de contradicción, se supera a través del mecanismo de prestación del servicio por empresas privadas en régimen de gestión indirecta, fórmula habitual en el ordenamiento jurídico español para este tipo de supuestos y de aplicación tradicional y generalizada en los puertos españoles así como en la mayor parte de los extranjeros del entorno.

En esta Ley se adoptan medidas de impulso a la competitividad en el ámbito de la estiba, siendo destacable, en este sentido, el fomento de la contratación de trabajadores portuarios en relación laboral común, a través del mecanismo de considerar como elemento puntuable para la asignación de los plazos concesionales el disponer de un número de trabajadores en régimen laboral común que desarrolle más del 25%, mínimo legal exigible, del trabajo de estiba reservado a los trabajadores portuarios. El incremento de la relación laboral común, a medida que el mercado lo permita como consecuencia de la reducción de las irregularidades del tráfico y de la automatización de las operaciones, va a permitir la conversión de un sector singular en un sector convencional, superando sin rupturas y sin tensiones excesivas una situación laboral excepcional.

Merece destacarse, también, el esfuerzo de esta Ley en potenciar las autopistas del mar, como alternativa al transporte por carretera y las deseconomías externas que genera. No sólo se prevén bonificaciones de tasas por la utilización de infraestructuras, sino que se crean mecanismos para reducir el coste para el usuario de los servicios portuarios. En el caso de la estiba se establece que las Autoridades Portuarias, si las empresas estibadoras no están en condiciones de mejorar el precio máximo estimado por aquellas, para viabilizar económicamente la alternativa marítima, podrán abrirse al mercado ofreciendo la prestación de este servicio a otras empresas no estibadoras.

Del mismo modo, en los servicios técnico-náuticos (practicaje, remolque y amarre), la gestión indirecta, establecida en esta Ley, resuelve la contradicción de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre entre la intensa regu-

lación a la que someter a estos servicios por razones fundamentalmente de seguridad y de nuevo el principio apriorístico de la titularidad privada de los mismos, a la vez que se decanta por enfatizar los aspectos de seguridad, asociados a la prestación de los mismos, por encima de los estrictamente comerciales. En estos servicios asociados a la seguridad, no resulta prudente que se establezcan únicamente las condiciones de acceso para la prestación de los mismos y un control durante su realización, sino que la experiencia internacional aconseja una constante coordinación y presencia controladora por parte de la Autoridad Portuaria.

Por lo que se refiere al servicio de recepción de desechos procedentes de buques, se modifica la Ley 48/2003, de 26 de noviembre a fin de acomodar con mayor precisión la regulación de la tarifa fija al espíritu de la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, de tal forma que se haga obligatorio para todo buque que hagan escala el pago de la tarifa fija, usen o no el servicio de recogida de desechos contaminantes, cubriendo con la misma, en la mayor parte de los casos, el precio total del servicio de recepción de desechos procedentes de buques, estimulando así la entrega, sin coste adicional, de los residuos a las plantas de tratamiento y evitando su vertido al mar durante la navegación, de difícil control.

Para ello, se elevan, de forma significativa, los metros cúbicos de descarga cubiertos por el precio fijo establecido y serán las propias Autoridades Portuarias las que tendrán que analizar y proponer dicho precio, en función de sus propias estructuras de costes o de los contratos que tengan establecidos con las distintas empresas prestadoras de servicios, previa acreditación en el Plan de Empresa de las circunstancias que justifiquen los mismos, para que sea incluido en la Ley de Presupuesto para su aprobación, si procede.

El respeto a los principios de transparencia, concurrencia y defensa de los intereses de los organismos portuarios en la prestación de servicios portuarios queda establecido en la Ley, en el caso de servicios que tienen que ser prestados por un número limitado de prestadores, al prescribir el concurso como forma de acceso a dicha prestación.

Además de los servicios portuarios (técnico-náuticos, manipulación de mercancías, pasaje y recepción de desechos sólidos y líquidos generados por los buques), consustanciales con el funcionamiento del puerto, que se prestan por empresas privadas en régimen de gestión indirecta, la Ley prevé la existencia de otros servicios comerciales, de titularidad privada, que, en su caso, pueden ser prestados por las Autoridades Portuarias, en régimen de competencia con los prestadores privados, por los que pueden liquidar unas tarifas que tienen, también, la naturaleza jurídica de precios privados.

En resumen, el modelo portuario plasmado en esta Ley supera eficientemente las disfunciones de la Ley 48/2003,

de 26 de noviembre, promueve un ámbito de competencia interportuaria, en la medida en que cada Autoridad Portuaria, del lado de la provisión de infraestructura, va a recibir unas tasas cuyas cuantías están asociadas a su política de contención de gastos y racionalización de inversiones y, del lado de la prestación de servicios, tiene mecanismos suficientes para integrar los intereses específicos de las empresas operadoras con las exigencias de seguridad y las que se deriven del interés general y coordinarlas en una oferta global del puerto para cada tráfico. Además, promueve un ámbito de competencia intraportuaria, naturalmente, subordinada a los requerimientos de seguridad, de espacio y otras circunstancias objetivas, limitaciones que están siempre presentes en todos los intentos de regulación de los servicios portuarios en el ámbito europeo.

Artículo primero. Modificación del Título I de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

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

TÍTULO I

Régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal

CAPÍTULO I

Régimen económico del sistema portuario

Artículo 1. Autofinanciación del sistema portuario.

Uno. El régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal deberá responder al principio de autosuficiencia económica del sistema portuario y de cada una de las Autoridades Portuarias.

Dos. 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 otros necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
- b) Las cargas fiscales.
- c) La depreciación de sus bienes e instalaciones.
- d) Un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos, que permita hacer frente al coste de las nuevas inversiones y a la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

Tres. Para garantizar la autosuficiencia económica 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 Autori-

dad Portuaria, en la forma prevista en el artículo 36 de esta ley, los objetivos de gestión, así como la programación de inversiones, atendiendo a sus características y condicionamientos específicos, a las diferencias en la situación competitiva, a 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.

Artículo 2. Recursos económicos de las Autoridades Portuarias.

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

- a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- b) Las tasas portuarias, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 3.Uno.b) de esta ley.
- c) Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.
- d) Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.
- e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.
- f) Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.
- g) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.
- h) El producto de la aplicación del régimen sancionador.
- i) Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.
- j) Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

Dos. Corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior.

Artículo 3. Recursos económicos de Puertos del Estado.

Uno. 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 los archipiélagos de Baleares y Canarias, y en Ceuta y

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

- c) Los ingresos generados por el ejercicio de sus actividades.
- d) Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.
- e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.
- f) Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.
- g) Los procedentes de créditos, préstamos y demás operaciones financieras que pueda concertar.
- h) Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.

Dos. Corresponde a Puertos del Estado la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior.

CAPÍTULO II

Del Fondo de Compensación Interportuario

Artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario.

Uno. El Fondo de Compensación Interportuario constituye un instrumento de redistribución de recursos del sistema portuario. 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.

Dos. 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.

Tres. 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 las embarcaciones que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque.
- 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. Dicho porcentaje se reducirá un 50 por ciento para las Autoridades Portuarias del Archipiélago Canario, Balear, y de Ceuta y Melilla.

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

Cinco. 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 3, 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 3.b) y el 4, para:

1.º Cofinanciar inversiones en infraestructuras portuarias y en señalización marítima que por sus características presenten un marcado interés social, así como sus gastos de reparación y mantenimiento.

2.º Colaborar en la financiación de los gastos asociados a la implantación de planes de saneamiento.

3.º Cofinanciar actuaciones ambientales y de seguridad que favorezcan un marco de desarrollo sostenible de la actividad portuaria.

4.º 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 al desarrollo de las actuaciones a las que se aplican. Dichas asignaciones tendrán la consideración de ingreso del ejercicio en que efectivamente se apliquen y se considerarán obtenidas 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.

Seis. 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.

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

CAPÍTULO III

De las tasas portuarias

SECCIÓN 1.ª ÁMBITO DE APLICACIÓN Y REGLAS GENERALES

Artículo 5. Tasas portuarias.

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

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

1.º Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.

2.º Tasa por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

3.º Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias.

4.º Tasa por servicio de señalización marítima.

Artículo 6. Régimen jurídico.

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

Artículo 7. Reglas generales.

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

a) Los ingresos por las tasas portuarias y por los demás recursos económicos responderán al objetivo de que la Autoridad Portuaria cubra los gastos de explotación y otros necesarios para el cumplimiento de sus funciones, las cargas fiscales, la depreciación de sus bienes e instalaciones y un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos, que permita hacer frente al coste de las nuevas inversiones y a la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

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

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

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

c) El importe de la tasa por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios se fijará tomando como referencia la utilidad derivada de la utilización o aprovechamiento del dominio público para el usuario.

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

e) El importe de la tasa por servicio de señalización marítima se fijará para todo el sistema portuario de titularidad estatal, tomando en consideración los costes directos e indirectos asociados a la dotación y adecuado mantenimiento del conjunto de ayudas a la navegación marítima en el litoral marítimo español.

f) 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.

g) La aplicación a una tasa de más de una bonificación se realizará de forma sucesiva y multiplicativa. A estos efectos, la cuota íntegra se multiplicará, sucesivamente, por los coeficientes reductores correspondientes, entendiéndose por coeficiente reductor la unidad menos el valor de la bonificación en tanto por uno.

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

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

1.^a Arqueo bruto (GT): es el que como tal figura en el Certificado Internacional de Arqueo de Buques (Convenio Internacional de Londres de 1969).

2.^a Salida marítima de mercancías: operación de intercambio del modo terrestre al marítimo que consis-

te en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía terrestre, el embarque de éstas o sus productos derivados en un buque o medio flotante y su salida por vía marítima.

3.^a Entrada marítima de mercancías: operación de intercambio del modo marítimo al terrestre que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía marítima, su desembarque desde un buque o medio flotante a tierra o a un medio de transporte terrestre y salida de éstas o sus productos derivados por vía terrestre.

4.^a 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.

5.^a 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.

6.^a 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.

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

8.^a Pasajero de crucero turístico en tránsito en un puerto: son los pasajeros de un buque calificado y autorizado para operar como crucero que inician y finalizan su viaje en otro puerto.

9.^a Terminal marítima de mercancías: instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y transbordo marítimos.

10.^a Puerto base de cruceros: puerto en el que, para una escala determinada, se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

a) Que en la escala inician o finalizan el crucero al menos un 50 por 100 del total de pasajeros de esa escala.

b) Que en la escala del crucero, el total de pasajeros que inician o finalizan su viaje no sea inferior a 250.

11.^a Compañía de cruceros: empresa naviera o conjunto de empresas navieras, del mismo grupo empresarial, dedicadas a la explotación de buques de pasajeros tipo crucero turístico.

12.^a Estación marítima de pasajeros: instalación destinada a facilitar el acceso de los pasajeros y sus equipajes, y de vehículos en régimen de pasaje, desde tierra a los buques y desde éstos a tierra.

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

Artículo 8. Exenciones.

Uno. 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 por necesidades de funcionamiento deban situarse en el dominio público portuario, que lleven a cabo en el ámbito portuario o marítimo actividades de vigilancia, inspección y protección del medio ambiente marino y costero, de protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, lucha contra el tráfico ilícito de drogas, seguridad pública y control de pasajeros, salvamento, lucha contra la contaminación marina y aquéllas relacionadas con la defensa nacional.

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

Dos. Estarán exentos del pago de la tasa por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

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

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

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

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

Tres. 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, a condición de reciprocidad, los de los ejércitos de países integrados con España en asociaciones o alianzas militares de carácter internacional, así como sus tropas y efectos militares, y los de otros países que no realicen operaciones comerciales y cuya visita tenga carácter oficial o de arribada forzosa, certificada por la autoridad competente.

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

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

Cuatro. A los efectos de esta ley se considerarán entidades sin fines lucrativos las enumeradas en el artículo 2 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo.

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

Uno. La gestión y recaudación de las tasas se efectuará por las Autoridades Portuarias, pudiendo utilizar para la efectividad del cobro de las mismas las garantías constituidas al efecto y, en su caso, la vía de apremio, cuya gestión se podrá realizar, previa celebración del oportuno convenio, por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, 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.

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

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

Tres. El impago de cualquiera de las tasas portuarias podrá motivar, previo apercibimiento al interesado y en tanto no regularice su deuda tributaria, la prohibición o pérdida del derecho a la utilización o aprovechamiento especial de las instalaciones portuarias, previa comunicación al Capitán Marítimo si afectase a la navegación,

la suspensión de la actividad y, en su caso, la extinción del título administrativo correspondiente, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

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

SECCIÓN 2.^a TASA DE OCUPACIÓN PRIVATIVA DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

Artículo 10. Tasa de ocupación privativa del dominio público portuario.

Uno. El hecho imponible de esta tasa consiste en la ocupación del dominio público portuario, en virtud de una concesión o autorización, incluida la prestación de servicios del puerto relacionados con el dominio público ocupado.

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

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

a) Ocupación de terrenos. Será el valor de los terrenos, que se determinará sobre la base de criterios de mercado. A tal efecto, la zona de servicio se dividirá en áreas funcionales, asignando a los terrenos incluidos en cada una de ellas un valor por referencia a otros terrenos del término municipal o de los términos municipales próximos, con similares usos, tomando en consideración el aprovechamiento que les corresponda. Además, en el caso de áreas destinadas a 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.

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

b) Ocupación de las aguas del puerto. Será el valor de los espacios de agua incluidos en cada una de las áreas funcionales en que se divida la zona de servicio del puerto, que se determinará por referencia al valor de los terrenos de las áreas de la zona de servicio con similar finalidad o uso o, en su caso, al de los terrenos más próximos. En la valoración deberá tenerse en cuenta las condiciones de abrigo, profundidad y localización de las aguas, sin que pueda exceder del valor de los terrenos de referencia.

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

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

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

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

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

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

2.º.2 En los restantes casos, el valor del bien se determinará mediante tasación realizada, a criterio de la Autoridad Portuaria, por sus servicios técnicos o por una sociedad de tasación inscrita en el Registro de Sociedades de tasación del Banco de España. En ambos casos, se tomarán en consideración, entre otros factores, el uso a que se destinan los bienes, estado de conservación y posible obsolescencia.

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

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

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

Cuatro. 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 que, de acuerdo con lo dispuesto en su título de otorgamiento, se destinen a:

1.º 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 seis por ciento.

2.º Actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de alma-

cenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el siete por ciento.

3.º Usos no portuarios: el ocho por ciento.

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

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

c) En el caso de ocupación de obras e instalaciones que, de acuerdo con lo dispuesto en su título de otorgamiento, se destinen a:

1.º 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 seis por ciento del valor de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada. En el caso de lonjas pesqueras, el tipo de gravamen aplicable a la obra o instalación será del 2,5 por ciento.

2.º Actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el siete por ciento y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

3.º Usos no portuarios: el ocho por ciento del valor de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

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

Cinco. 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, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda y de Puertos del Estado.

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

Tales valoraciones se actualizarán el 1 de enero de cada año en una proporción equivalente a 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. Además 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 al menos cada 10 años. Asimismo, podrán revisarse cuando se apruebe o modifique el plan de utilización de los espacios portuarios, en la parte de la zona de servicio que se encuentre afectada por dicha modificación o cuando se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a su valor. 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.

Seis. La Autoridad Portuaria reflejará en las condiciones de la concesión o autorización la cuota íntegra de la tasa, que será actualizada anualmente, en lo que respecta a la ocupación de terrenos y aguas, en una proporción equivalente a 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 cuota íntegra 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.

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

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

Ocho. En los concursos convocados por la Autoridad Portuaria para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener, entre los criterios para su resolución, el de que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, aunque carecen de naturaleza tributaria, tendrán la consideración de ingresos de derecho público y estarán sometidas al régimen de actualización previsto en el apartado 6.

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

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

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

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

donde:

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

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

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

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

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

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

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

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

ocupación; y los años de concesión, con arreglo a la siguiente fórmula:

$$b = \frac{10000 \times Ic}{Vt \times t \times n} \quad b \leq 25$$

donde:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

donde:

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

V_t = Valor de la superficie de terreno que vaya a ser objeto de urbanización y comercialización, a efectos de la concesión de dominio público (€/m²), en el momento de otorgamiento de la concesión.

i = Relación entre la inversión en obras de urbanización y el valor de los terrenos (%).

b.2) La bonificación no podrá exceder del 40 por ciento de la cuota de la tasa aplicable por ocupación de los terrenos urbanizados. Esta bonificación se aplicará en cada una de las fases de urbanización, hasta que finalicen las obras en cada una de ellas, de conformidad con el programa establecido en el título concesional.

c) Cuando el titular de la concesión o autorización sea un 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 cuota correspondiente a la tasa.

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

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

SECCIÓN 3.^a TASA POR EL EJERCICIO DE ACTIVIDADES COMERCIALES, INDUSTRIALES Y DE SERVICIOS

Artículo 11. Tasa por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

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

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

En el supuesto de que la actividad implique la prestación de un servicio portuario, la autorización de actividad se entenderá incorporada en el correspondiente contrato de prestación del servicio portuario, debiendo preverse esta tasa en el mencionado contrato.

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

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

Cuatro. La cuota íntegra de la tasa, que deberá garantizar la adecuada explotación del dominio público portuario, se calculará por la Autoridad Portuaria, aplicando a la base imponible el tipo de gravamen que resulte de la aplicación de los siguientes criterios y límites:

A) Criterios para la fijación de la base imponible:

a) En los servicios y actividades de manipulación de carga, la base imponible se establecerá por unidades de carga manipulada, medidas 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 arqueo 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, la base imponible 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 la letra A), párrafos a), b), c), d) y e), la cuota íntegra anual no podrá exceder del mayor de los siguientes valores que sean aplicables:

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

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

- 0,60 €, por tonelada de granel líquido.
- 0,90 €, por tonelada de granel sólido.
- 1,20 €, por tonelada de mercancía general.
- 10,00 €, por contenedor o unidad de transporte.
- 2,00 €, por vehículo.
- 1,80 €, por pasajero.
- 3,00 €, por vehículo en régimen de pasaje.

Estos tipos máximos se actualizarán anualmente en la misma proporción que 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. Dicha actualización será efectiva a partir del día 1 de enero siguiente.

3.º 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.

La cuota íntegra 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.

b) En los casos previstos en la letra A), párrafos a), b), c), d) y e), la cuota íntegra anual no será inferior al mayor de los siguientes valores que sean aplicables:

1.º Un 20 por ciento de la cuota líquida anual de la tasa por ocupación del dominio público.

2.º 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.

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

La cuota íntegra anual en el caso 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.

El tipo de gravamen se fijará de acuerdo con los límites establecidos anteriormente en el momento de otorgamiento de la autorización, 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. Este tipo no será revisable, sin perjuicio de su actualización conforme a lo establecido en el apartado 5.

Cinco. El tipo de gravamen de la tasa calculado por la Autoridad Portuaria deberá figurar necesariamente en las condiciones de la autorización de actividad, del contrato de prestación de servicio portuario o, en su caso, de la concesión o autorización de ocupación privativa del dominio público. Cuando la cuota de la tasa no se establezca sobre volumen de negocio, el tipo de gravamen 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.

Seis. 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.

Siete. En los concursos convocados por la Autoridad Portuaria para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener, entre los criterios para su resolución el de que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, aunque carezcan de naturaleza tributaria, tendrán la consideración de ingresos de derecho público y deberán actualizarse conforme a lo establecido en el apartado 5.

Ocho. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones a la cuota íntegra de la tasa en los siguientes supuestos:

a) Para incentivar mejores prácticas medioambientales: cuando el titular de una autorización para prestar el servicio portuario de manipulación de mercancías, o el titular de una terminal de manipulación de mercancías, esté inscrito en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental (EMAS), y cuyo alcance comprenda todos aquellos servicios relacionados con la manipulación y transporte de la mercancía en la terminal. La cuantía de la bonificación no podrá exceder del 8 por ciento de la cuota íntegra y se determinará conforme a la siguiente fórmula:

$$b = \frac{100}{Ta} \times ((12.500 - s) + 0,7 \times Am) \times P \quad b \leq 15$$

donde:

b = Bonificación (%) redondeada a la primera cifra decimal, que será revisable cada año, previamente a la primera liquidación de la tasa de actividad en función de las inversiones no amortizadas en activos de naturaleza medioambiental.

Ta = Cuantía de la tasa de actividad.

s = Importe anual de las subvenciones de explotación percibidas para implantación y mantenimiento de los sistemas de gestión y auditoría ambientales, en euros.

p = Porcentaje de tráfico, medido en toneladas, de mercancías manipuladas o transportadas en la terminal a las que sea de aplicación el sistema de gestión y auditoría ambientales.

Am = Suma de las amortizaciones de activos ambientales de la concesión en el año anterior al de aplicación. Cada una de éstas se calculará como cociente entre el valor de la inversión en cada activo ambiental (Im) y la vida útil (v) de dicho activo.

Im = Inversión, por el importe no subvencionado, en un activo de naturaleza ambiental según la resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, de 25 de marzo de 2002, por la que se aprueban normas para el reconocimiento, valoración e información de los aspectos medioambientales en las cuentas anuales, o en activos de dicha naturaleza, según el criterio de la Autoridad Portuaria, que mejoren las inversiones ya exigidas por la normativa vigente.

v = Vida útil asignada al activo de naturaleza medioambiental.

En el caso de actividades de manipulación, en que las que la mercancía general o pesca fresca sean mayoritarias, medidas en toneladas, para la obtención de la bonificación b, se multiplicará la expresión indicada en el apartado anterior por el coeficiente 0,7.

Para la aplicación del sistema EMAS, Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias y las organizaciones más representativas, a nivel nacional, de los prestadores y usuarios de los servicios portuarios de manipulación y transporte de mercancías, aprobará las guías de aplicación del reglamento EMAS y los indicadores de comportamiento ambiental adecuados para los distintos tipos de actividades objeto de bonificación.

b) Para incrementar la calidad en la prestación de los servicios: Cuando el prestador de un servicio de manipulación de mercancías o de un servicio al pasaje o el titular de una terminal marítima de mercancías o de una estación marítima tenga en vigor una certificación de servicio 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 la bonificación será del 4 por ciento.

Las certificaciones de servicio deberán basarse en los referenciales de calidad de servicio aprobados por Puertos del Estado. Para ello:

b.1) La Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) otorgará a las entidades de certificación las acreditaciones para emitir certificaciones de servicios atendiendo al cumplimiento de la norma UNE-EN 45011 o aquella que la sustituya.

b.2) Dichas acreditaciones se otorgarán una vez que estén disponibles los referenciales de calidad de servicio.

b.3) Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias y organizaciones representativas de los correspondientes prestadores y usuarios de servicios a nivel nacional, aprobará los referenciales de calidad 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.

SECCIÓN 4.^a TASAS POR UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

Artículo 12. Ámbito de aplicación.

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

T-1: Tasa del buque.

T-2: Tasa del pasaje.

T-3: Tasa de la mercancía.

T-4: Tasa de la pesca fresca.

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

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

Dos. La realización de los hechos imposables 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.

Tres. Las cuotas íntegras de las tasas y las bonificaciones aplicables a las mismas deberán encontrarse publicadas en el portal de internet propio de cada Autoridad Portuaria. Puertos del Estado deberá consolidar dicha información en su propio portal.

Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

Uno. El hecho imponible de esta tasa es la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias fijas, que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y la estancia en los mismos. Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios del puerto relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

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

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

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

Cuatro. La cuota íntegra de la tasa será 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, la cantidad expresada en Euros (€), resultante del producto de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por el tiempo de estancia y por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica *b*, los siguientes coeficientes:

a) Atracados de costado a muelles o pantalanos: 1,00.

b) Atracados de punta a muelles o pantalanos, a buques abarloados a otros buques, a buques amarrados a boyas u otros puntos fijos que no tengan la consideración de atraques, y a buques fondeados: 0,80.

II. Por el acceso y, en su caso, estancia de los buques o artefactos flotantes en atraques en concesión o autorización en la zona I o interior de las aguas portuarias, la cantidad, expresada en Euros (€), resultante del producto de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por el tiempo de estancia en el puesto de atraque o de fondeo y por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica *b*, expresada en Euros, los siguientes coeficientes:

a) Atracado o fondeado con espacio de agua en concesión o autorización, siempre que la anchura del espacio de agua en concesión a lo largo de la línea de atraque otorgada en concesión sea al menos de 1,5 veces la manga máxima de los buques que utilizan el mismo: 0,60.

b) Atracado sin espacio de agua en concesión o autorización: 0,70.

III. Por el acceso y estancia en el puesto de atraque o de fondeo en un puerto en régimen concesional de los buques o artefactos flotantes, la cantidad expresada en Euros (€), resultante del producto de la centési-

ma parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por el tiempo de estancia y por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica *b*, el coeficiente 0,30.

IV. Por la estancia y, en su caso, acceso a las instalaciones de atraque o de las aguas del puerto por los buques, o por las instalaciones flotantes que no tengan espacio de agua en concesión o autorización, para los supuestos que se indican a continuación, el producto de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 50 GT, por día natural de estancia o fracción y por la cuantía básica *b*, expresada en Euros (€), y por los coeficientes siguientes:

a) Buques de tráfico interior de mercancías y pasajeros: 4,00.

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

c) Buques a flote: en construcción, reparación, transformación, así como buques en desguace: 1,33.

d) Buques a flote en reparación en astillero: 0,50.

e) Buques pesqueros cuya última operación de descarga se haya efectuado en el puerto y esté en paro biológico, en veda o carezca de licencia: 0,67.

f) Buques en depósito judicial: 1,00.

g) Buques inactivos, pesqueros, y artefactos flotantes: 4,67.

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

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

Cuando los anteriores supuestos tengan 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 párrafo anterior. La cuota de la tasa será del 40 por ciento de la prevista en el párrafo anterior cuando el espacio de agua ocupado está en concesión o autorización, siempre que la anchura del espacio de agua en concesión a lo largo de la línea de atraque otorgada en concesión sea al menos de 1,5 veces la manga máxima de los buques que utilizan el mismo. En los supuestos de puertos en régimen de concesión, la cuota de la tasa será de un 30 por ciento.

Para poder aplicar lo dispuesto en este apartado 4.IV, será necesario, en los supuestos de la letras e), g) e i), que previamente se haya solicitado y autorizado por la Autoridad Portuaria correspondiente la aplicación del régimen previsto en este apartado.

V. 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, la cuota de la tasa será el 50 por ciento de la prevista en los apartados anteriores, según corresponda.

En el supuesto de fondeo en la zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota íntegra de la tasa será la cantidad, expresada en Euros (€), resultante del produc-

to de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por cada día natural de estancia o fracción y por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica *b*, el coeficiente 0,80, y se devengará desde el cuarto día de estancia, salvo que se hayan realizado operaciones de carga y descarga de mercancías en el puesto de fondeo, en cuyo caso se devengará a partir del día de inicio de dichas operaciones. A los efectos exclusivos de esta tasa, el avituallamiento y el aprovisionamiento no se considerarán operaciones de carga y descarga de mercancías.

En el supuesto de reparaciones en fondeo en la zona II o exterior de las aguas portuarias, realizadas por personal ajeno a la tripulación del buque, la cuota de la tasa será el producto de la cuantía básica *b*, expresada en Euros (€), por la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por día natural de estancia o fracción, y por el coeficiente 0,47.

La cuota será un 50% de las establecidas en los dos párrafos anteriores de este apartado V, cuando el fondeo se realice en aguas en concesión o autorización.

Cinco. El tiempo de estancia en el puesto de atraque o de fondeo previsto en el apartado 4.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.

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

En el caso de buques que hubiesen reservado atraque para iniciar operaciones de carga o descarga de mercancía en la mañana del lunes o del día siguiente a un festivo, la Autoridad Portuaria podrá autorizar la ocupación de dicho atraque en espera desde las 12 horas del sábado o las 18 horas del día anterior al festivo hasta las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo respectivamente. Durante este periodo de espera se contabilizarán un máximo de 5 horas de estancia a efectos de aplicación de la tasa, siempre que durante el periodo de espera no se hayan efectuado operaciones de carga y descarga de mercancías. Si el tiempo de estancia haya superado o sea igual a 5 horas, el inicio del tiempo de estancia de la escala para computar el límite máximo de 15 horas cada 24 horas, se medirá a partir de las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo.

El tiempo de estancia en fondeo en la zona II se computará separadamente del que pueda corresponder a otros modos de utilización por el buque de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias.

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.

Seis. En los supuestos previstos en el apartado 4.I y II, y en función del número de escalas, en un mismo puerto y durante el año natural, de los buques que realicen un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y sean operados por una misma empresa naviera, o compañía de cruceros o bien, de los buques de distintas compañías navieras que forman parte de un servicio marítimo prestado con regularidad, mediante 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 efectos de esta Ley, se entiende por servicio marítimo el que se presta a un determinado tipo de tráfico en un puerto, cuando el buque o conjunto de buques de la misma compañía naviera o de cruceros unen dicho puerto con otros determinados, transportando un mismo tipo y naturaleza de mercancías o un determinado tipo de pasaje, elemento de transporte o unidad de carga. Igualmente, se entiende por servicio marítimo prestado con regularidad el que se oferta de forma general a los posibles usuarios, se presta en condiciones de regularidad y publicidad, con destinos preestablecidos y con una frecuencia de al menos 24 escalas al año en el puerto correspondiente.

Las compañías navieras que tengan acuerdos de explotación compartida de sus buques, deberán acreditarlo de manera fehaciente ante la Autoridad Portuaria correspondiente. Se entienden como tales aquellos que suponen una programación conjunta de itinerarios y una utilización compartida y recíproca de buques y, en su caso, de equipamientos de transporte.

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

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

— Los puertos incluidos en el servicio.

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

— El número de escalas previsto con que se prestará el servicio durante el año natural.

En caso de que la solicitud sea presentada por varias compañías navieras que forman parte de un servicio

marítimo prestado con regularidad mediante un acuerdo de explotación compartida, deberán incluir en la solicitud, además, una declaración conjunta acreditativa de dicho acuerdo. Esta declaración deberá ser suscrita por la totalidad de las empresas navieras incluidas en el servicio marítimo prestado con regularidad, o por sus agentes consignatarios. Las solicitudes deberán presentarse antes de la primera escala del buque del servicio marítimo, o del servicio marítimo prestado con regularidad, y deberá ser renovada anualmente.

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

Siete. Para los buques que entren en la Zona I de las aguas de un puerto únicamente para su avituallamiento, o aprovisionamiento y que tengan una estancia máxima de 48 horas, la cuota íntegra de la tasa será el producto de la cuantía básica *b*, expresada en Euros (€), por la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, y por el coeficiente 4,00, por cada periodo de 24 horas. Cuando la estancia supere el plazo de 48 horas, se aplicará el régimen general para todo el periodo.

Ocho. Por el acceso de los buques a dique seco o flotante, grada o instalación de varada situados en la zona I de las aguas portuarias, la cuota íntegra de la tasa será el producto de la cuantía básica *b*, expresada en Euros (€), por la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, y por el coeficiente 2,00, una única vez. Cuando se encuentre situado en zona II, la cuota será el 50 por ciento de la anterior.

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

Diez. 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 bruto según el Convenio Internacional de Arqueo de Buques (Convenio Internacional de Londres de 1969) se aplicará el siguiente valor estimado de arqueo bruto:

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

- E = eslora máxima en metros.
- M = manga máxima en metros.
- P = puntal de trazado en metros.

Once. Si algún buque prolongase su estancia en su atraque o en su puesto de fondeo por encima del tiempo autorizado, la Autoridad Portuaria fijará un plazo para

que lo abandone, transcurrido el cual queda obligado a largar amarras. En caso de incumplimiento de dicha orden, la Autoridad Portuaria podrá imponer la siguientes multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario:

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

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

Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

Uno. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los pasajeros, por su equipaje y, en su caso, por los vehículos que éstos embarquen o desembarquen en régimen de pasaje, de las instalaciones de atraque, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias fijas. Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios del puerto relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

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

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

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

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

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

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

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

Cuatro. La cuota íntegra de la tasa aplicable a cada pasajero y vehículo en régimen de pasaje será la cantidad, expresada en Euros (€), resultante de aplicar a la cuantía básica *p* el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente:

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

Concepto	Coefficiente
Pasajero en régimen de transporte en embarque o desembarque	1,00
Pasajero de crucero turístico en embarque o desembarque	1,20
Conductor de vehículo sujeto a la tasa de la mercancía, en embarque o desembarque.	0,40
Motocicletas y vehículos de 2 ruedas	1,30
Automóviles de turismo y vehículos similares	2,90
Autocares y vehículos de transporte colectivo.	15,60

Para el pasajero de crucero turístico en tránsito, la cuota íntegra de la tasa será la cantidad, expresada en Euros (€), resultante del producto del coeficiente 0,75 por la cuantía básica *p*, por pasajero y día o fracción de estancia en puerto.

En el puerto de embarque o desembarque los pasajeros abonarán la cuota obtenida de acuerdo con la relación anterior correspondiente a la operación de embarque o desembarque y, en caso de más de un día de permanencia en el puerto, 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, la cuota de la tasa será la cantidad, expresada en Euros (€), obtenida como producto de la cuantía básica *p* por los coeficientes indicados en la tabla siguiente:

Concepto	Coefficiente
Pasajero	0,02
Motocicletas y vehículos de dos ruedas ...	0,40
Automóviles de turismo y vehículos similares.	0,90
Autocares y vehículos de transporte colectivo.	3,00

Para los pasajeros de embarcaciones en viaje turístico local, la cuota íntegra de la tasa será, la cantidad, expresada en Euros (€), resultante del producto del coeficiente 0,10 por la cuantía básica *p*. Cuando la navegación se produzca en las aguas de la zona de servicio del puerto el coeficiente será 0,02.

Se entiende por viaje turístico local el que, teniendo finalidad de ocio, se desarrolla en embarcaciones de eslora inferior a 50 metros y los pasajeros inician y finalizan su viaje en el mismo día.

En los supuestos de navegación que se produzca exclusivamente en las aguas de la zona de servicio de un puerto o en una ría, o de viaje turístico local, la tasa podrá exigirse en régimen de estimación simplificada, salvo renuncia expresa del sujeto pasivo. La cuota tributaria se establecerá teniendo en cuenta los datos esta-

dísticos 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 la letra a) de este apartado.

Cuando sólo se otorgue en concesión o autorización la estación marítima, la cuota de la tasa aplicable a los pasajeros será el 75 por ciento de la señalada en la letra a) de este apartado, y la cuota de la tasa aplicable a los vehículos será el 100 por ciento de la señalada en dicha letra a).

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

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

Uno. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por las mercancías de entrada o salida marítima, o que se transborden o efectúen tránsito marítimo o terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación 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 y salgan de la zona de servicio del puerto por vía terrestre sin utilizar en ningún momento la vía marítima, aunque sufran algún proceso de transformación o manipulación, salvo que tengan como destino u origen Zonas de Actividades Logísticas. Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios del puerto relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

Cuando el embarque o desembarque se lleve a cabo con medios rodantes, el pago de esta tasa dará derecho a que las mercancías ocupen o permanezcan en la zona de tránsito durante cuatro horas; en otro caso, podrán permanecer en dicha zona durante el mismo día del embarque o desembarque y su inmediato anterior o posterior respectivamente.

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.

Dos. Son sujetos pasivos de la tasa:

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

Cuando el buque y la mercancía se encuentren consignados serán sujetos pasivos sustitutos el consignatario del buque, y el consignatario de la mercancía.

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

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

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

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

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

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

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

a) Cuando se trate de mercancías de entrada o salida marítima la cuota íntegra de la tasa se calculará de acuerdo con alguno de los siguientes regímenes:

a.1) 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 las cantidades, en euros (€), obtenidas como producto de los coeficientes indicados en la tabla siguiente por la cuantía básica *u*,

Unidad de carga tipo	Coficiente
Contenedor <= 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte)	1,00
Camión con caja de hasta 6 metros	1,00
Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte)	1,64
Semirremolque	1,64
Camión o vehículo articulado con caja de hasta 12 metros	1,64
Camión con remolque	2,64

A los elementos de transporte que vayan vacíos se les aplicará la cuota prevista en el apartado a.2).

Este régimen se aplicará a solicitud del sujeto pasivo a la totalidad de su carga unitizada correspondiente a una misma operación de entrada, salida, transbordo o tránsito marítimo de mercancías, en un mismo buque.

a.2) 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:

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

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

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

Elemento de transporte tipo	Coficiente
Contenedor <= 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte)	0,09
Camión con caja de hasta 6 metros	0,09
Plataforma de hasta 6 metros	0,09
Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte)	0,18
Semirremolque	0,18
Camión o vehículo articulado con caja de hasta 12 metros	0,18
Plataforma de hasta 12 metros	0,18
Cabezas tractoras	0,06
Camión con remolque	0,27

A los demás elementos no relacionados en el cuadro anterior, se les aplicará por cada tonelada de peso la cantidad, expresada en Euros (€), obtenida como producto del coeficiente 0,04 por la cuantía básica *u*, antes indicada.

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.

b) En los puertos en que se efectúe tránsito marítimo, siempre que las mercancías y sus elementos de transporte hayan sido declarados en dicho régimen, la cuota íntegra de la tasa de la mercancía en tránsito se calculará con arreglo a lo establecido en la letra a) de este apartado. Esta tasa, se liquidará al sujeto pasivo que haya declarado la mercancía en la descarga. Cuando no se haya declarado en dicho régimen se aplicará lo establecido en la letra a) para cada una de las operaciones de embarque y desembarque.

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 en el puerto de tránsito.

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

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

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

d) Cuando efectúen tráfico interior marítimo dentro de la zona de servicio de un puerto o en una ría, la cuota íntegra será la prevista en el letra a) de este apartado, y se liquidará una sola vez en la operación de embarque o desembarque.

e) Cuando efectúen tránsito terrestre, o accedan o salgan de la zona de servicio por vía terrestre, sin utilizar en ningún momento la línea marítima, se aplicará el 50 por ciento de la cuota prevista en letra a) de este apartado a la mercancía que entre en la zona de servicio del puerto.

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

a) Con el atraque otorgado en concesión o autorización:

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

2.^a Cuando se efectúe tránsito marítimo: el 25 por ciento de la cuota establecida en la letra b) del apartado 4.I.

3.^a Cuando se realicen operaciones de transbordo: el 20 por ciento de la cuota establecida en la letra c.1) del apartado 4.I.

4.^a Cuando se efectúe tráfico interior marítimo y las operaciones se realicen entre instalaciones otorgadas ambas en concesión o autorización: el 50 por ciento de la cuota establecida en la letra d) del apartado 4.I. En el supuesto de que sólo una de ellas esté concesio-

nada o autorizada, se aplicará la misma cuota prevista en la letra d) del apartado 4.I.

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

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

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

Cinco. El valor de las cuantías básicas de la tasa de la mercancía («u» y «g») se fijará para cada Autoridad Portuaria en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la de modificación de tasas que, en su caso, se apruebe, de acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional primera de esta ley.

Seis. En caso de incumplimiento de la obligación de presentar en plazo la declaración o manifiesto de carga, la Autoridad Portuaria podrá imponer multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario. Su cuantía será de un cinco, 10, 15 ó 25 por ciento de la cuota íntegra 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.

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

Uno. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los buques o embarcaciones pesqueras en actividad, de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias, que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y su estancia en los mismos. Asimismo, constituye el hecho imponible la utilización por la pesca fresca, la refrigerada y sus productos, que accedan al recinto portuario por vía marítima, en barco de pesca o mercante, o por vía terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación y de venta, accesos, vías de circulación, zonas de estacionamiento y otras instalaciones portuarias fijas. También forma parte del hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios del puerto relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

El pago de esta tasa dará derecho a que los barcos de pesca permanezcan en puerto durante el plazo de un mes desde su entrada. Transcurrido dicho plazo se devengará la tasa al buque prevista en la letra g) del apartado 4.IV. del artículo 13 de esta ley.

En casos de inactividad forzosa por temporales, vedas costeras o carencia de licencias y mientras permanezcan estas circunstancias, la embarcación pesquera o barco de pesca devengará la tasa al buque prevista en la letra e) del apartado 4.IV. del artículo 13 de esta

ley, debiendo ser expresa e individualmente acreditada la concurrencia de tales circunstancias por certificaciones de la autoridad competente. En caso contrario, devengará la referida tasa al buque expresada en el párrafo anterior.

Los barcos de pesca que efectúen en el puerto una descarga de pesca inferior al 50 por ciento en peso en relación con la total capturada, devengarán la tasa al buque, desde su entrada.

Dos. Son sujetos pasivos de esta tasa:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cinco. El tipo de gravamen será el siguiente:

a) Con utilización de lonja no concesionada o autorizada:

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

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

b) Sin uso de lonja:

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

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

c) Con utilización de lonja concesionada o autorizada:

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

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

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

Uno. 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 éste. Constituye también hecho imponible de esta tasa la utilización de los muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias por los tripulantes y pasajeros de las embarcaciones. Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios del puerto relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

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

buque, la tasa del pasaje y la tasa de la mercancía, según proceda.

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

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

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

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

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

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

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

Embarcación	Coficiente
Atracadas de costado	1,00
Atracadas de punta y abarloadas.....	0,30
En puesto de fondeo con amarre a muerto ...	0,20
En puesto de fondeo con medios propios ...	0,12
Atracada de punta con instalación lateral auxiliar o finger	0,60

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

b) Por disponibilidad de servicios, por unidad de superficie ocupada y por día natural o fracción, el valor de la cuantía básica *e* multiplicado por los siguientes coeficientes:

- Toma de agua: 0,07.
- Toma de energía eléctrica: 0,10.

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

Para las embarcaciones que tengan su base en el puerto la cuota de la tasa será el 80 por ciento de las señaladas en las letras a) y b).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ocho. Los titulares de dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización deberán suministrar a las Autoridades Portuarias la información que le sea requerida y los datos precisos para la liquidación de esta tasa.

Nueve. El pago de la tasa será exigible por adelantado, y podrá exigirse en régimen de estimación simplificada salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. La cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización, teniendo en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 20 por 100 en el importe de la cuota tributaria.

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

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

Uno. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización de la zona de tránsito por un periodo superior a cuatro horas por aquellas mercancías de entrada o salida marítima, que se embarquen o desembarquen utilizando medios rodantes, o superior al día natural de embarque o desembarque y su inmediato anterior o posterior respectivamente, por el resto de las mercancías, así como por cualquier material, maquinaria o equipamiento. Para las mercancías en tránsito marítimo, el hecho imponible consiste en la utilización de la zona de tránsito por las mercancías por un período superior al día de descarga y el posterior inmediato. Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios del puerto relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

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

Son sujetos pasivos sustitutos la empresa estibadora, así como el consignatario o el representante de la mercancía.

Los sustitutos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar a la empresa estibadora. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por

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

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

Cuatro. La cuota íntegra de la tasa será la cantidad, expresada en Euros (€), resultante del producto de los metros cuadrados ocupados, por los días de estancia, completos o fracción, por la cuantía básica *t* y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente, en función de la duración de la ocupación:

Hasta el día 7.º	1
Desde el día 8.º al 15.º	3
Desde el día 16.º al 30.º	6
Desde el día 31.º al 60.º	10

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

Como superficie ocupada se computará la superficie rectangular envolvente de la mercancía depositada.

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

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

Siete. La Autoridad Portuaria podrá exigir la retirada de la carga señalando plazo suficiente para realizarla. En caso de incumplimiento, la Autoridad Portuaria podrá imponer multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario, de un 20% de la cuota de la tasa que le corresponda, a partir de la fecha límite señalada por la Autoridad Portuaria para la total retirada de la mercancía.

Artículo 19. Bonificaciones.

Uno. Para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma crucerista, se aplicarán las siguientes bonificaciones a la cuota íntegra de la tasa del buque:

- a) A los buques de crucero turístico: 20 por ciento.
- b) A los buques de crucero turístico cuando realicen una escala en un puerto considerado como puerto base: 20 por ciento.
- c) A los buques pertenecientes a una misma compañía de cruceros cuando en conjunto realicen en un

puerto al menos 12 escalas en un año como puerto base: 30 por ciento.

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

En el artículo 7, párrafo i) de esta ley se establecen las condiciones que definen un puerto base de cruceros y una compañía de cruceros. La compañía de cruceros deberá acreditar ante la Autoridad Portuaria el tipo de vínculo que existe con sus buques, y los itinerarios y escalas que prevé cubrir conjuntamente.

Dos. Para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma logística a nivel internacional, a las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo internacional, se aplicará una bonificación del 70 por ciento en la cuota íntegra de la tasa de la mercancía.

Tres. Para potenciar la intermodalidad marítima, se aplicarán las siguientes bonificaciones:

a) A la cuota íntegra de la tasa del buque:

a.1) A los buques pertenecientes a un servicio marítimo prestado con regularidad, cuyo itinerario discurra exclusivamente entre puertos de la Unión Europea: 20 por ciento.

a.2) A los buques tipo ro-ro pertenecientes a servicio marítimo prestado con regularidad, cuyo itinerario discurra exclusivamente entre puertos de la Unión Europea, en los que pueda acreditarse que existe competencia real con servicios de transporte terrestre: 40 por ciento. Esta bonificación es incompatible con la definida en la letra anterior.

b) A la cuota íntegra de la tasa del pasaje: a los pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje transportados en buques integrados en servicio marítimo prestado con regularidad, cuyo itinerario discurra exclusivamente entre puertos de la Unión Europea, en los que pueda acreditarse que existe competencia real con servicios de transporte terrestre: 20 por ciento.

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

c.1) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga que hayan sido embarcados o vayan a ser desembarcados en puertos de Unión Europea, en los que pueda acreditarse que existe competencia real con servicios de transporte terrestre: 10 por ciento.

c.2) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga que hayan sido embarcados o vayan a ser desembarcados en puertos de Unión Europea, transportadas en elementos de transporte rodante en buques tipo ro-ro pertenecientes a un servicio marítimo prestado con regularidad, cuyo itinerario discurra exclusivamente

entre puertos de la Unión Europea, en los que pueda acreditarse que existe competencia real con servicios de transporte terrestre: 30 por ciento.

c.3) A los vehículos y a los contenedores, de entrada o de salida marítima, que salgan o entren a la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario: 20 por ciento.

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

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

a) A la cuota íntegra 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 marítimo 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 marítimo cuyo itinerario transcurra exclusivamente entre puertos de un mismo archipiélago: un 80 por ciento.

b) A la cuota íntegra 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 íntegra 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 marítimo 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 marítimo 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, insularidad y ultraperiferia son incompatibles con las bonificaciones previstas en el apartado 3 de este artículo.

Cinco. Para incentivar mejores prácticas medioambientales, 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, a la cuota íntegra de la tasa del buque se aplicará una bonificación de un tres por ciento.

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

a) Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, y las organizaciones sindicales y empresariales más representativas, a nivel nacional, del ámbito naviero, aprobará las guías de buenas prácticas ambientales en buques que determinarán el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales.

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

Seis. Para incrementar la calidad en la prestación de los servicios: Se aplicará una bonificación del tres por ciento a la cuota íntegra de 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.

Las certificaciones de servicio deberán basarse en los referenciales de calidad de servicio aprobados según se indica en el artículo 11.8.b).

Siete. Para incentivar el crecimiento y fidelizar los tráficos de mercancías y los servicios marítimos a un determinado tipo de tráfico podrán aplicarse bonificaciones, no superiores al 30 por 100, a la cuota íntegra de las tasas del buque y de la mercancía, a los siguientes tráficos, de acuerdo con los criterios siguientes:

a) Los tráficos considerados relevantes para cada Autoridad Portuaria que, junto con las bonificaciones aplicables, se determinarán en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe. Para el cálculo de estas bonificaciones se estará a lo dispuesto en el artículo 7.a) de esta ley.

b) A la tasa de la mercancía (T-3) de un determinado tipo de tráfico, constituido por mercancía general definida por su tipo y naturaleza, elemento de transporte o unidad de carga, que no haya sido considerado tráfico relevante en el ejercicio presupuestario vigente, pero durante el año en curso tenga un crecimiento superior 200.000 toneladas, le será de aplicación una bonificación del 20% a aquellos sujetos pasivos que hayan contribuido a este crecimiento con un incremento superior a 20.000 toneladas

c) A la tasa del buque (T-1) de los servicios marítimos prestados con regularidad, que no hayan sido considerados como relevantes en el ejercicio presupuestario vigente y superen las 48 escalas en el año natural, y con un crecimiento superior al 50% respecto al año anterior, le será de aplicación una bonificación del 20%.

El importe total de las bonificaciones reguladas en este apartado que aplique anualmente cada Autoridad Portuaria no podrá ser superior al 10% de su recaudación media conjunta por las tasas al buque y a la mercancía de los dos últimos ejercicios.

Ocho. Las bonificaciones a la tasa del buque reguladas en los apartados 1, 3 y 4 de este artículo serán solamente aplicables a los supuestos previstos en el artículo 13, apartados 4.I y II.

Las bonificaciones a la tasa del buque reguladas en los apartados 5 y 6 de este artículo no serán aplicables a los supuestos previstos en el artículo 13, apartado 4.IV, letras e), f) y g).

SECCIÓN 5.^a TASA POR POR SERVICIO
DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA

Artículo 20. Tasa por servicio de señalización marítima.

Uno. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización del servicio de señalización marítima definido en el artículo 82 de la ley.

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

Si el buque se encuentra consignado, será sujeto pasivo sustituto el consignatario, y en puertos, dársenas e instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización, el concesionario. En este caso, la Autoridad Portuaria se dirigirá en primer lugar al concesionario, estando obligado a cumplir las prestaciones materiales y formales de la obligación tributaria. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte del sustituto, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya podido incurrir el sustituto.

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

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

a) A los buques mercantes, así como a los pesqueros congeladores y, en general, a aquellos buques a los que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque: 0,80 € por cada 100 GT de arqueo bruto del buque las tres primeras escalas de cada año natural.

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

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

d) A 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 € 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, certificado de navegabilidad o documento equivalente: 10,00 € por cada metro cuadrado resultante del producto de su eslora máxima por su manga máxima, salvo las embarcaciones que no tengan base en puerto español, que será de 10,00 € por embarcación y año natural.

Cinco. El pago de la tasa será exigible:

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

b) A los buques y embarcaciones incluidos en los párrafos b), c) y d) del apartado anterior: una vez al año, debiendo abonarse la cuantía de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado su puerto base.

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

c) A las embarcaciones a que hace referencia el párrafo e) del apartado anterior: una única vez en el momento de su matriculación. El importe de la tasa se abonará en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el órgano competente para la matriculación de la embarcación. En el supuesto de embarcaciones que no tengan su base en un puerto español, se le aplicará por año natural en el primer puerto español al que accedan.

Seis. 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.

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

Ocho. 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.

CAPÍTULO IV

De los precios privados por servicios prestados por las Autoridades Portuarias

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

Uno. Las Autoridades Portuarias exigirán por los servicios comerciales que presten en régimen de concurrencia con entidades privadas, el pago de las correspondientes tarifas. Estas tarifas tendrán el carácter de precios privados y deberán contribuir a lograr el objetivo de autofinanciación, evitar prácticas abusivas en relación con los tráficos cautivos, así como actuaciones discriminatorias y otras análogas. Estas tarifas deberán atender al cumplimiento de los objetivos fijados en el plan de empresa.

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

Artículo 22. Exigibilidad de las tarifas.

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

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

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

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

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

Artículo 23. Prescripción.

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

Artículo 24. Suspensión del servicio.

Uno. 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.

Dos. 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.

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

Artículo 25. Reclamación previa a la vía judicial civil.

Uno. 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.

Dos. El plazo para resolver la reclamación será de tres meses desde su interposición. Transcurrido dicho plazo sin haber notificado resolución expresa, podrá entenderse desestimada.

Tres. La interposición de reclamación previa no suspenderá la obligación de efectuar el pago de la factura en el plazo previsto en el artículo anterior.

Artículo segundo. Modificación del Título III de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

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

TÍTULO III

La prestación de servicios

CAPÍTULO I

De los servicios

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

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

A tal efecto, corresponde a Puertos del Estado promover la competencia en el conjunto del sistema portuario y a las Autoridades Portuarias en su propio ámbito territorial.

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

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

Tres. Los servicios se clasifican en:

- a) Servicios portuarios.
- b) Servicios comerciales.

CAPÍTULO II

De los servicios portuarios

SECCIÓN 1.^a CONCEPTO Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS

Artículo 57. Concepto de servicios portuarios.

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

Dos. Tienen la consideración de servicios portuarios, los siguientes:

- a) Servicios Técnico-náuticos:
 - a.1) Servicio de practicaje.
 - a.2) Servicio de remolque portuario.
 - a.3) Servicio de amarre y desamarre.
- b) Servicio al pasaje, que incluye: el embarque y desembarque de pasajeros, y/o de carga y descarga de equipajes, y/o vehículos en régimen de pasaje.
- c) Servicios de recepción de desechos generados por buques:
 - c.1) Recepción de desechos sólidos.
 - c.2) Recepción de desechos líquidos.
- d) Servicio de manipulación de mercancías, que incluye: la carga, estiba, descarga, desestiba y el transbordo de mercancías.

Tres. Asimismo, corresponde a las Autoridades Portuarias prestar el servicio portuario de señalización marítima en el ámbito geográfico que se les asigne.

Artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

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

Las Autoridades Portuarias podrán asumir la prestación directa de un servicio portuario cuando por ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada sea necesario garantizar una adecuada cobertura de las necesidades del servicio. En este caso, las competencias reguladoras del servicio, incluida la aprobación del pliego de prescripciones particulares, corresponderá a Puertos del Estado y el plazo de prestación del servicio no podrá ser superior a cinco años, salvo que subsistan las circunstancias que hayan motivado la asunción de la prestación.

Las funciones de las Autoridades Portuarias inherentes al uso de las infraestructuras portuarias se ejercerán, 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 su gestión pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad.

Dos. La Autoridad Portuaria, previo informe de Puertos del Estado, determinará, en su caso, el número máximo de posibles prestadores del mismo, atendiendo a razones de disponibilidad de espacios, de capacidad de las instalaciones, de seguridad, de normas medioambientales o por otras razones objetivas. La determinación del número de prestadores deberá realizarse considerando el mayor número posible de prestadores que permitan las circunstancias.

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

En la medida en que se alteren las causas que la motivaron, dicha limitación será revisable total o parcialmente por la Autoridad Portuaria, previo informe de Puertos del Estado y de la Dirección General de la Marina Mercante, cuando la causa de la limitación hubiera sido la seguridad marítima, en los mismos términos que los previstos en el párrafo anterior.

Asimismo, se solicitará informe a la autoridad ambiental competente cuando la causa de la limitación derive de causas medioambientales, informe que se someterá a los mismos requisitos que los establecidos anteriormente.

Cuando la Autoridad Portuaria sea prestadora de un servicio objeto de limitación o participe en el capital de una empresa que sea prestadora de dicho servicio en el puerto, el acuerdo de limitación o su revisión será adoptado por el Consejo Rector de Puertos del Estado.

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

Cuatro. Cuando la gestión indirecta del servicio precise otorgamiento de concesión o autorización de ocupación de dominio público portuario, ambas relaciones serán objeto de expediente único y su eficacia quedará vinculada recíprocamente. Asimismo, la autorización de actividad se entenderá otorgada con la firma del contrato.

Cinco. La preparación y adjudicación de los contratos de servicios con un número limitado de prestadores, se ajustará a los principios de publicidad y concurrencia. Cuando no se haya limitado el número de posibles prestadores de servicios no sea necesario promover concurrencia, sin perjuicio de la publicidad de los Pliegos de condiciones generales y de prescripciones particulares de los servicios portuarios.

Artículo 59. Utilización de los servicios portuarios.

Uno. Los servicios portuarios, salvo el de señalización marítima, se prestarán a solicitud de los usuarios.

No obstante, la utilización del servicio de practicaje será obligatoria cuando así lo determine la Administración Marítima conforme a lo previsto en la normativa aplicable. Además, el Reglamento de Explotación y Policía y las Ordenanzas del puerto podrán establecer, por razones de seguridad marítima, el uso obligatorio de otros servicios portuarios en función de las condiciones y características de las infraestructuras portuarias, del tamaño y tipo de buque y de la naturaleza de la carga transportada, así como de las condiciones oceanográficas y meteorológicas.

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

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

Artículo 60. Pliegos de condiciones generales y de prescripciones particulares de los servicios portuarios.

Uno. Puertos del Estado aprobará para el conjunto de los puertos de interés general, los Pliegos de Condiciones Generales de cada servicio, previa audiencia de las organizaciones y asociaciones de operadores y

usuarios más representativas cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego, e informe de las Autoridades Portuarias.

Dichos pliegos establecerán, entre otros, los siguientes contenidos:

- a) Objeto del servicio.
- b) Las condiciones generales de acceso a la prestación del servicio.
- c) Condiciones generales de solvencia económico-financiera, técnica o profesional para concurrir a los procesos de contratación.
- d) Obligaciones de necesaria aceptación por parte de los prestadores del servicio, en especial, las relativas a la continuidad y regularidad del servicio, seguridad, salvamento, lucha contra la contaminación, protección del medio ambiente, emergencias y extinción de incendios.
- e) Criterios generales para la consideración de una inversión como significativa.
- f) Normas generales para la prestación del servicio.
- g) Criterios generales para la fijación, actualización y revisión de las tarifas. En el servicio de manipulación de mercancías en autopistas del mar la determinación de las tarifas máximas deberá tomar como referencia los costes de la alternativa terrestre a ese tráfico.
- h) Garantías.
- i) Penalizaciones.
- j) Causas de extinción del contrato.
- l) Criterios generales de cuantificación de las compensaciones económicas en los supuestos de autoprestación de servicios portuarios.

La Dirección de Marina Mercante informará con carácter vinculante los Pliegos de Condiciones Generales de los servicios portuarios de practicaje, remolque portuario y amarre y desamarre de buques, en lo que se refiere a la seguridad marítima.

Los Pliegos de Condiciones Generales del servicio deberán ser publicados en el «Boletín Oficial del Estado».

Dos. Las Autoridades Portuarias elaborarán las prescripciones particulares de cada servicio que, con carácter previo a su aprobación o modificación por su Consejo de Administración, deberán ser informadas por Puertos del Estado. Estas prescripciones deberán ajustarse al Pliego de Condiciones Generales 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 el supuesto de que la Autoridad Portuaria participe en la sociedad titular del contrato para la prestación del servicio, la aprobación de las prescripciones particulares del mismo corresponderá a Puertos del Estado.

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

Tres. Los acuerdos de aprobación y modificación de las prescripciones particulares deberán ser publicados en el Boletín Oficial del Estado y se encontrarán a disposición de los interesados en las oficinas de las Autoridades Portuarias en formato físico y electrónico.

Cuatro. Las prescripciones particulares del servicio desarrollarán y especificarán los pliegos de condiciones generales, conteniendo, al menos, lo siguiente: los medios materiales mínimos y sus características, los medios humanos mínimos y su cualificación, las condiciones de prestación, el plazo máximo del contrato, la determinación de la inversión significativa, la cuantificación de las compensaciones económicas en los supuestos de autoprestación y los criterios de distribución de las mismas, la estructura tarifaria y las tarifas máximas.

La estructura tarifaria deberá incluir los criterios de actualización y de revisión en función del volumen global de la demanda, estructura de costes y otras circunstancias relacionadas con las características del servicio, cuando proceda. Asimismo, deberán establecer las tarifas que puedan percibir, en su caso, cuando intervengan en servicios de emergencia, extinción de incendios, salvamento o lucha contra la contaminación.

Artículo 61. Plazo del contrato de prestación.

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

- a) Servicio de practicaje: 8 años.
- b) Amarre y desamarre: 6 años
- c) Remolque portuario: 10 años.
- d) Servicios al pasaje y de manipulación de mercancías:
 - d.1) Sin inversión significativa: 6 años.
 - d.2) Con inversión significativa en equipos y material móvil:
 - d.2.1) Cuando el servicio requiera la ocupación privativa de dominio público portuario: 15 años.
 - d.2.2) En otro caso: 10 años.
 - d.3) Con inversión significativa en obras e instalaciones fijas: 35 años.
- e) Servicio de recepción de desechos generados por buques:
 - e.1) Sin inversión significativa: 6 años.
 - e.2) Con inversión significativa: 15 años.

Dos. El plazo de vigencia del contrato no será prorrogable cuando se haya limitado el número de prestadores de servicios, salvo el de los contratos relativos a los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías que se presten sobre dominio público portuario otorgado en concesión al titular de aquél, que podrá ser prorrogado mientras se encuentre vigente dicha concesión.

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

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

Uno. Cuando por no haberse limitado el número de posibles prestadores de servicios no sea necesario promover concurrencia, todos los interesados en la prestación del servicio que reúnan los requisitos establecidos en los pliegos de condiciones generales y prescripciones particulares de cada servicio tendrán derecho a la prestación del mismo, previa su solicitud en cualquier momento y la celebración, en su caso, del oportuno contrato de gestión indirecta de servicios.

Dos. Cuando se limite el número de prestadores, las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán, previo informe de Puertos del Estado, el Pliego de Bases de cada concurso, que contendrá, al menos, la determinación del número máximo de prestadores, los requisitos para participar en el mismo, el plazo máximo del contrato, la información a facilitar por el solicitante y los criterios de adjudicación, que deberán ser objetivos y no discriminatorios.

Tres. Si las ofertas presentadas no garantizaran, a juicio de la Autoridad Portuaria, la cobertura total de la demanda en las condiciones fijadas en las Prescripciones Particulares, la Autoridad Portuaria podrá someter a la aceptación de los licitadores obligaciones adicionales de prestación del servicio, con criterios de proporcionalidad y no discriminación, con objeto de alcanzar dicha cobertura, o bien, declarar desierto el concurso.

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

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

Uno. 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.

Dos. 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 control en la gestión de la terminal o del grupo de empresas al que pertenezca.

En concreto, tendrá dicha consideración la otorgada en concesión al titular de una planta de transformación o instalación industrial o a una empresa de su mismo grupo empresarial, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías directa y exclusivamente vinculadas con la referida planta o instalación de procesamiento industrial, y esté expresamente identificada en el título concesional. Las mencionadas terminales habrán de disponer de espacio en los muelles otorgado en concesión o autorización, y la planta o instalación estar ubicada en el interior de la zona de servicio del puerto, o bien estar conectada con los espacios concesionados mediante instalaciones de transporte fijas y específicas, esto es, tubería, cinta transportadora, tramos ferroviarios o de carretera que conecten específicamente la planta industrial con la terminal portuaria.

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

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

Cuatro. Los contratos para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación de mercancías que estén restringidos al ámbito físico 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 relativas a continuidad y regularidad en función de la demanda del puerto. En estos casos, el titular del contrato de prestación del servicio portuario no tendrá que ser necesariamente el titular de la autorización o concesión.

Artículo 64. Registros de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios.

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

Dos. Se crea en Puertos del Estado el Registro General de empresas prestadoras de servicios portuarios, que tendrá carácter público y se dividirá por secciones, una por cada servicio portuario. La inscripción se practicará de oficio por Puertos del Estado, debiendo

cada Autoridad Portuaria suministrarle información sobre los contratos suscritos para la prestación de los servicios.

Tres. Por Orden del Ministerio de Fomento se determinarán los datos que deberán acceder al Registro General y a los Registros de cada Autoridad Portuaria así como el procedimiento de inscripción.

Artículo 65. Régimen de incompatibilidades.

Uno. Cuando una empresa ostente una posición dominante en la prestación de un servicio portuario, ninguna persona física o jurídica que disponga de influencia efectiva en la gestión de la misma, podrá tener participación en la gestión de otra empresa que preste o vaya a prestar el mismo servicio en el mismo puerto.

A estos efectos, se considera tenedor de una posición dominante en un puerto a quien ostenta una cuota de mercado superior al 50 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 sociedad cuando se produzca alguno de los supuestos previstos en el artículo 42.1 del Código de Comercio o del artículo 87 del Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas.

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

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

Cuatro. El titular de un contrato para la prestación de un servicio portuario de practicaje no podrá participar, por sí mismo o a través de personas físicas o jurídicas interpuestas, en el capital o en la gestión de empresas autorizadas para la prestación de cualquier servicio portuario de amarre y desamarre de buques o de remolque portuario en el mismo puerto, salvo en los supuestos previstos en la Sección 2.ª del presente Título.

Artículo 66. Separación contable.

Uno. Los titulares de contratos de prestación de servicios portuarios deberán llevar cuentas separadas para cada servicio que presten en cada puerto, con arre-

glo a los usos y prácticas comerciales admitidas. Lo mismo será exigible a la Autoridad Portuaria cuando preste directamente un servicio portuario.

Dos. 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 67. Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios.

Uno. Se crea un observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios, adscrito a Puertos del Estado, con la finalidad de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones.

Por Orden del Ministerio de Fomento se establecerá la composición y funcionamiento del observatorio permanente.

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

Artículo 68. Comité de servicios portuarios.

En el Consejo de Navegación y Puerto se constituirá un Comité de servicios portuarios del que formarán parte los usuarios de servicios u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas 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 portuarios abiertos al uso general, la organización y la calidad de los servicios. El informe del Comité se remitirá al observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios.

SECCIÓN 2.^a AUTOPRESTACIÓN

Artículo 69. Ámbito de aplicación de la autoprestación.

Uno. A efectos de esta ley, se considera autoprestación la situación en la que una empresa se presta a sí misma, con medios y personal propios, uno o varios servicios portuarios, no utilizando a los prestadores de servicios portuarios, sin que se celebre ningún tipo de contrato con terceros a efectos de tal prestación. El personal de la empresa autorizada en el correspondiente contrato para la autoprestación deberá cumplir los requisitos de cualificación exigidos al personal de las empresas prestadoras de servicios portuarios.

Dos. La autoprestación será autorizada por la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de la Administración marítima en lo que se refiere a la segu-

ridad marítima, que deberá emitirse en el plazo de quince días desde la solicitud, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

Tres. En el servicio de practicaje no se podrá autorizar la autoprestación, sin perjuicio de la obtención de exenciones de practicaje, conforme a lo previsto en esta ley.

Cuatro. En ningún caso se podrá autorizar la autoprestación para aquellos buques que enarbolan 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.

Cinco. Solo se podrá autorizar la autoprestación de un servicio portuario cuando la empresa autoprestadora se comprometa a cubrir la totalidad de su servicio con medios propios.

Artículo 70. Autoprestación en el servicio de manipulación de mercancías.

A los efectos de esta ley, se considera autoprestación en el servicio de manipulación de mercancías la situación en la que una empresa que pudiendo contratar servicios portuarios con empresas autorizadas se presta a sí misma tal servicio 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.

La autoprestación en el servicio de manipulación de mercancías será autorizada 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 quince días desde la solicitud, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

En ningún caso se podrá autorizar la autoprestación para aquellos buques que enarbolan 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 71. Requisitos, procedimiento y compensaciones económicas.

Uno. Las autorizaciones para la autoprestación de servicios deberán ajustarse a las condiciones previstas en los Pliegos de Condiciones Generales y Prescripciones Particulares de los servicios, excluyendo del contenido de dichas autorizaciones las cláusulas referidas a cobertura universal, estructura tarifaria y tarifas máximas, niveles de rendimiento y obligaciones relativas a continuidad y regularidad en función de la demanda del puerto, sin perjuicio

de las condiciones que, en su caso, haya determinado la Administración marítima en el informe previsto.

Entre los requisitos técnicos para la prestación de los servicios portuarios en régimen de autoprestación se incluirán, en todo caso, los medios humanos y materiales suficientes que permitan desarrollar las operaciones unitarias habituales en las mismas condiciones de seguridad y calidad que se exigen para el resto de los prestadores.

Las solicitudes de autorizaciones para la autoprestación podrán ser denegadas por razones de disponibilidad de espacios, de capacidad de instalaciones, de seguridad, de normas medioambientales o por otras razones objetivas.

Dos. Las autorizaciones para la autoprestación podrán solicitarse en cualquier momento y se otorgarán por el plazo previsto en el artículo 61 de esta ley, pudiendo ser renovadas conforme a lo indicado en la misma.

Tres. Para los servicios de manipulación de mercancías, amarre y desamarre de buques, y de remolque portuario, en los supuestos de autorizaciones de autoprestación se establecerá, si procede, la compensación económica que sus titulares deban abonar como contribución al mantenimiento de las obligaciones que recaen sobre los titulares de los contratos de prestación de los servicios portuarios, que puedan ser objeto de compensación de acuerdo con las prescripciones particulares del servicio.

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.

Cuatro. El valor de la compensación económica anual será facturado por la Autoridad Portuaria a los titulares de las autorizaciones de autoprestación, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares del servicio, distribuyéndose entre los titulares de los contratos de prestación de los servicios de manipulación de mercancías, amarre y desamarre de buques y de remolque portuario con arreglo a los criterios previstos en las referidas prescripciones particulares.

SECCIÓN 3.^a SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS

Artículo 72. Definición y características del servicio de practicaaje.

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

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

No obstante, la Administración marítima podrá establecer exenciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaaje en cada puerto, con criterios basados en la experiencia local del capitán del buque, las características del buque, la naturaleza de la carga, las peculiaridades del puerto y otras circunstancias que reglamentariamente se prevean previo informe de la Autoridad Portuaria, oído el Consejo de Navegación y Puerto y el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional.

Tres. El número de prestadores quedará limitado a un único prestador en cada área portuaria. A estos efectos, se entiende como área portuaria aquella que sea susceptible de explotación totalmente independiente incluyendo su accesibilidad marítima y, por tanto, que los límites geográficos de prestación del servicio de practicaaje correspondientes a cada una de dichas áreas sean totalmente independientes.

Cuatro. La Administración marítima realizará las 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, y oído el Consejo de Navegación y Puerto y el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional. y expedirá sus nombramientos.

Artículo 73. Definición y régimen del servicio de remolque portuario.

Uno. Se entiende por servicio de remolque portuario aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.

Dos. Las Prescripciones Particulares del servicio contendrán las características técnicas exigible a los remolcadores y los medios que deban incorporar para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

Artículo 74. Definición del servicio de amarre y desamarre de buques.

Uno. Se entiende por servicio de amarre el servicio cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre

designado por la Autoridad Portuaria, y en el orden conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.

Dos. Se entiende por servicio de desamarre aquel cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo la secuencia e instrucciones del capitán y sin afectar a las condiciones de amarre de los barcos contiguos.

SECCIÓN 4.^a SERVICIOS AL PASAJE

Artículo 75. Definición y alcance de los servicios al pasaje.

Uno. Los servicios al pasaje incluirán:

a) Servicio de embarque y desembarque de pasajeros, que incluye la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible el acceso de los pasajeros desde la estación marítima o el muelle a los buques de pasaje y viceversa.

b) Servicio de carga y descarga de equipajes, que comprende la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para la recepción de los equipajes en tierra, su 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.

c) Servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje, que incluye la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible la transferencia de estos vehículos, en ambos sentidos, entre el muelle o zona de aparcamiento y el buque.

Dos. No estará incluido en el servicio portuario el manejo de pasarelas, rampas y otros medios mecánicos de la Autoridad Portuaria cuando se efectúe con el propio personal de la misma.

SECCIÓN 5.^a SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

Artículo 76. Definición y ámbito del servicio público de manipulación de mercancías.

Uno. 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. Para tener la consideración de actividades incluidas en este servicio deberán realizarse íntegramente dentro de la zona de servicio del puerto y guardar conexión directa e inmediata con una concreta operación de carga, descarga o transbordo de un buque determinado.

1.1 Las actividades de carga y estiba comprenden:

a) La recogida de la mercancía en la zona de almacenamiento o depósito del puerto y el transporte horizontal de la misma hasta el costado del buque en operaciones relacionadas con la carga del mismo.

b) La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía directamente desde un medio de transporte terrestre, o desde el muelle, 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) La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque, de acuerdo con los planes de estiba e indicaciones del capitán o de los oficiales en quienes delegue esta responsabilidad.

e) El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 80.

f) El trincaje o sujeción de la carga a bordo del buque para evitar su desplazamiento durante la navegación, siempre que estas operaciones no se realicen por la tripulación del buque.

1.2 Las actividades de desestiba y descarga comprenden:

a) El destrincaje o liberación de las sujeciones de la carga a bordo para permitir su manipulación, siempre que estas operaciones no se realicen por la tripulación del buque.

b) La desestiba de mercancías en la bodega o a bordo del buque, comprendiendo todas las operaciones precisas para su colocación al alcance de los medios de izada o transferencia.

c) La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía.

d) El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en un medio de transporte o en el muelle al costado del buque.

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

f) El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 80.

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.

Dos. A los efectos establecidos en este artículo, no tendrán la consideración de mercancía objeto de tráfico marítimo:

- a) Los bienes propiedad de las Autoridades Portuarias.
- b) Las cartas, tarjetas, paquetes postales y otros bienes que sean objeto del servicio postal.
- c) La pesca fresca, el bacalao verde y sus productos elaborados a bordo.
- d) Los residuos de carga procedentes de los buques.

Tres. Las siguientes actividades no estarán sujetas a la regulación de este servicio portuario, desarrollado en esta sección:

- a) El manejo de medios mecánicos propiedad de la Autoridad Portuaria y la manipulación de mercancías del Ministerio de Defensa, salvo que en este último caso el servicio se realice por una empresa titular de un contrato para la prestación del servicio de manipulación de mercancías.
- b) El manejo de cabezas tractoras o grúas automóbiles que no estén permanentemente adscritas a operaciones de manipulación portuaria y sean conducidas por su personal habitual.
- c) El embarque y desembarque de camiones, automóbiles y cualquier clase de vehículos a motor, cuando se realice por sus propietarios, usuarios o conductores habituales dependientes de aquéllos, así como las labores complementarias de sujeción, cuando sean realizadas por los tripulantes de los buques.
- d) La conducción, enganche y desenganche de cabezas tractoras que embarquen o desembarquen remolques, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio hasta su embarque, o desde el barco hasta fuera de la mencionada zona.
- e) La conducción de vehículos de todo tipo que transporten mercancías hasta pie de grúa o de instalación de carga, en operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a barco, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio. Asimismo, la conducción de vehículos de todo tipo que reciban mercancías a pie de grúa o de instalación de descarga, en operaciones directas de barco a cualquier medio de transporte terrestre, si el transporte se produce sin solución de continuidad hasta fuera de la zona de servicio. En ambos casos, las operaciones de conexión de los medios de carga y descarga.
- f) Las labores complementarias de sujeción y trincado cuando sean realizadas por las tripulaciones de los buques.
- g) Las operaciones de carga, descarga y transbordo para el avituallamiento. Asimismo, las operaciones de carga, descarga y transbordo para el aprovisionamiento de buques cuando no se precise emplear medios de carga adscritos permanentemente a operaciones de manipula-

ción portuaria, así como la carga o descarga de las piezas y repuestos para la reparación del buque y la maquinaria y herramientas precisas para dichos trabajos.

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

Se consideran operaciones de aprovisionamiento las que se refieren a los siguientes productos: los destinados exclusivamente al consumo de la tripulación y de los pasajeros, productos de consumo para uso doméstico, los destinados a la alimentación de los animales transportados y los consumibles utilizados para la conservación, tratamiento y preparación a bordo de las mercancías transportadas.

h) Las operaciones de carga, descarga y transbordo si se realizan por tubería.

i) Las que se realicen en terminales dedicadas a uso particular tal como se definen en el artículo 63.2 de la presente ley.

Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías que realice el concesionario deberán ser realizadas con trabajadores que cumplan los requisitos de formación exigidos por el apartado cinco del presente artículo, sin que sea exigible su participación en el capital de la Sociedad Anónima para el Trabajo de Estiba.

j) Las que se realicen en régimen de autoprestación.

Cuatro. La Autoridad Portuaria podrá autorizar al naviero o armador el manejo de los medios de carga y descarga propios del buque por personal de su tripulación, una vez se acredite, mediante la presentación de los oportunos certificados de las autoridades competentes, la idoneidad de los medios técnicos empleados y la cualificación del personal que los maneje. La Autoridad Portuaria podrá imponer las condiciones necesarias a fin de que se garantice la realización de la operación en condiciones de seguridad y de calidad ambiental.

En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que 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.

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

Cinco. Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías, deberán ser realizadas por los trabajadores que cuenten con alguna de las titulaciones de formación profesional de grado medio o superior que se determinen por Orden del Ministerio de Fomento, que será dictada en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley, previa audiencia de las organizaciones sindicales y empresariales más representativas y representativas del sector y oídas las Autoridades Portuarias y los Ministerios de Educación y Ciencia y de Trabajo y Asuntos Sociales.

Artículo 77. Sociedades Anónimas para el Trabajo de Estiba.

Uno. Las sociedades estatales de estiba y desestiba previstas en el Real Decreto-Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques, se denominarán sociedades anónimas para el trabajo de estiba (SATE) y su objeto será asegurar la regularidad en la prestación del servicio de manipulación de mercancías en los puertos, a cuyo efecto suministrará el personal portuario para atender las actividades comprendidas en el citado servicio. Asimismo la SATE podrá suministrar personal para desarrollar actividades complementarias del servicio de manipulación de mercancías a los socios que, debidamente autorizados, las realicen. Igualmente será objeto de la SATE 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 SATE facilitando los medios que sean necesarios.

Dos. La participación de las Autoridades Portuarias en el capital de las sociedades anónimas para el trabajo de estiba será superior al 50% del mismo.

Sus estatutos incorporarán la exigencia de mayoría cualificada para adoptar los siguientes acuerdos:

- a) Contratación y extinción de contratos de trabajadores.
- b) Designación y cese del Director Gerente.
- c) Aprobación y modificación del presupuesto.
- d) Realización de inversiones superiores al 5% del volumen anual de operaciones.
- e) Modificación de Estatutos.
- f) Aprobación de los planes de formación.
- g) Nombramiento de auditores.
- h) Fijación del precio unitario de los servicios de prestación de personal.
- i) Fijación del tamaño de plantilla.
- j) Fijación de primas de transferencia de acciones, por encima de su valor nominal, derivadas de las inversiones previamente realizadas.

Si la competencia para adoptar el acuerdo está atribuida a la Junta de Accionistas, la mayoría cualificada exigida deberá unir al capital público la mayoría del capital privado. Si la competencia está atribuida al Consejo de Administración, la mayoría cualificada se conformará uniendo a los votos de los consejeros designados por el capital público los de los consejeros que representen al menos el 50% del capital privado en el Consejo.

Tres. Todas las empresas que suscriban el correspondiente contrato para la prestación de este servicio deberán adquirir el porcentaje de capital que les corresponda en las sociedades anónimas para el trabajo de

estiba del puerto en el que operan con arreglo, entre otros, a los criterios que a continuación se relacionan:

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

Dichas empresas contratarán con esta sociedad, en régimen diario, sus necesidades de trabajadores en relación laboral especial para el desarrollo de las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías, de acuerdo con lo previsto en los artículos 78 y 79 de esta ley que no puedan desarrollar con su propio personal.

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

El ingreso de un nuevo socio obligará a que los ya incorporados a la sociedad anónima para el trabajo de estiba procedan a realizar, a favor de aquél, enajenaciones forzosas de acciones con el mismo criterio de proporcionalidad establecido en el párrafo anterior, excluida la Autoridad Portuaria.

Cinco. Cada sociedad anónima para el trabajo de estiba se financiará con la aportación inicial que fijen sus estatutos para las empresas que inicialmente la constituyan o se incorporen con posterioridad, así como con las aportaciones de las empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, como contraprestación por la utilización, en régimen laboral especial, de los servicios de personal perteneciente a la plantilla de la sociedad, así como con las aportaciones que se acuerden a cargo de las empresas prestadoras en proporción al número de trabajadores que empleen en relación laboral común, sin que como consecuencia de estas aportaciones el coste de estos trabajadores sea superior al de los trabajadores en relación laboral especial. El precio unitario de los servicios de prestación de personal se determinará por el Consejo de Administración de la sociedad de forma que se cumpla el objetivo de equilibrio presupuestario anual.

Seis. El tamaño de la plantilla, que será determinado por el Consejo de Administración de la SATE con el régimen de mayoría cualificada establecido en el apartado 2, deberá atenerse a la evolución de la oferta objetiva y sostenible del trabajo y a los niveles de rendimiento y de calidad del servicio establecidos en el Pliego de Condiciones Generales y de Prescripciones Particulares y a las circunstancias que concurran en la prestación del mismo. Para el cómputo de esta plantilla se considerarán tanto los trabajadores en relación laboral especial como en relación laboral común.

Siete. La contratación de personal se acordará por el Consejo de Administración de la SATE con la mayoría a la que se refiere el apartado 2 de este artículo. Una vez adoptado este acuerdo, la SATE no atenderá las demandas de personal de aquellas empresas que no tengan contratado al número de trabajadores en relación laboral común exigible en cada caso. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria deberá acordar previamente la posición que vaya a adoptar en esta materia la representación de la misma en el Consejo de Administración de la SATE.

Artículo 78. Contratación de los trabajadores de estiba.

Uno. La relación laboral de los trabajadores podrá establecerse tanto con las sociedades anónimas para el trabajo de estiba como con las empresas prestadoras del servicio portuario, teniendo dicha relación en el primer supuesto la consideración de relación laboral de carácter especial.

Dos. Cuando un trabajador procedente de la sociedad anónima para el trabajo de estiba establezca relación laboral común con una empresa estibadora, la relación laboral especial con la sociedad quedará suspendida, teniendo el trabajador la opción de reanudar esta relación especial de origen cuando se extinguiere la relación laboral común. La opción de reanudación de la relación laboral especial no existirá en los supuestos de extinción de la relación laboral común por dimisión del trabajador, por despido disciplinario declarado procedente, o por mutuo acuerdo entre el trabajador y el empresario, salvo que, en este último caso, se hayan prestado al menos seis meses de trabajo efectivo o el tiempo que se pacte en negociación colectiva de ámbito estatal, que en ningún caso será inferior a un mes. En los supuestos en que la relación laboral común establecida con una empresa estibadora lo sea bajo la modalidad de contrato a tiempo parcial no se producirá la suspensión regulada en el párrafo anterior, continuando produciendo efectos la relación laboral especial, que quedará novada en la modalidad de contrato a tiempo parcial.

Tres. Las empresas estibadoras podrán contratar directamente trabajadores en relación laboral común de las especialidades y cualificación que necesiten, procedentes de las SATE, a través de ofertas nominativas o innominadas. De no existir en las SATE el personal adecuado o en número suficiente serán realizadas por la SATE las contrataciones necesarias de entre los trabajadores que cumplan los requisitos establecidos en el 76.5, hasta alcanzar el tamaño de la plantilla óptima aprobado por su Consejo de Administración, sin perjuicio del cumplimiento por las empresas estibadoras del porcentaje de trabajadores en relación laboral común establecido en sus respectivos contratos.

Cuatro. 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. La Autoridad Portuaria podrá

incluir en el contrato la excepción total o parcial de este requisito para aquellas empresas que operen tráficos que en su mayoría sean periódicos, cíclicos o estacionales. Se considera que una empresa prestadora del servicio portuario de manipulación de mercancías opera tráficos periódicos, cíclicos o estacionales cuando en tres meses consecutivos cualesquiera realice al menos el 35% del promedio anual de su actividad de los tres años precedentes.

Cinco. En los contratos de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías se establecerá, como causa de extinción, el incumplimiento de la obligación de mantener contratados en relación laboral común el número de trabajadores que se corresponda con el porcentaje al que se refiere el apartado anterior.

Seis. Los pliegos de bases de los concursos para la adjudicación de concesiones de dominio público cuyo titular vaya a prestar el servicio de manipulación de mercancías considerarán, como criterio para la adjudicación, el compromiso de superar el número mínimo de trabajadores que deben contratarse en relación laboral común. La contratación de trabajadores en relación laboral común por encima del 40% no computará a efectos de licitación, sin perjuicio de la facultad de todo empresario de mantener el porcentaje de personal en relación laboral común que considere pertinente por encima del mínimo legal u ofertado.

Artículo 79. Relación laboral especial de los trabajadores de estiba.

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

Dos. Se considera relación laboral especial de los trabajadores de estiba la establecida, de una parte, por las sociedades anónimas reguladas en el artículo 77, y de otra, por los trabajadores que, cumpliendo los requisitos del artículo 76.5, sean contratados para desarrollar los trabajos correspondientes a las actividades definidas como integrantes del servicio portuario de manipulación de mercancías.

Quedan fuera del ámbito de esta relación especial las relaciones laborales establecidas entre las sociedades anónimas para el trabajo de estiba y el personal contratado por ellas para desempeñar funciones que no tengan la consideración de portuarias.

Tres. La legitimación en los convenios colectivos, en el ámbito funcional de la estiba y en el nivel superior a la empresa e inferior al Estado la ostentarán las entidades asociativas de las empresas estibadoras. Las asociaciones de empresas estibadoras, para alcanzar la

representatividad en esta mesa negociadora sumarán al número de estibadores que empleen sus asociados los turnos por ellos contratados a la SATE.

En la negociación colectiva de acuerdos marco en el nivel del Estado y en el ámbito funcional de la estiba, la parte empresarial estará formada, en un cincuenta por ciento, por las entidades asociativas de empresas estibadoras y, en el otro cincuenta por ciento, por el sector público empresarial representado por Puertos del Estado.

Las asociaciones de empresas estibadoras, para alcanzar en la mesa negociadora del ámbito del Estado la representatividad del cincuenta por ciento, sumarán al número de estibadores que empleen sus asociados, los turnos necesarios por ellos contratados el año anterior a las SATE.

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

Cuando los estibadores portuarios pasen a prestar servicios en el ámbito de las empresas estibadoras tendrán derecho a las retribuciones que les correspondan con arreglo a lo pactado en el Convenio Colectivo o contrato individual.

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

Seis. La relación laboral especial se extinguirá, además de por las causas previstas en el artículo 49 del Estatuto de los Trabajadores, por voluntad de la sociedad anónima para el trabajo de estiba cuando el trabajador rechace reiteradas ofertas de empleo adecuadas a su categoría profesional provenientes de empresas estibadoras que desearan establecer con él una relación laboral común en los términos del artículo 78.3.

Para considerar como adecuada una oferta de empleo, la misma deberá garantizar unos ingresos en cómputo anual y en condiciones homogéneas, al menos iguales a los que el trabajador percibiría de seguir vinculado a la Sociedad Anónima para el Trabajo de Estiba.

Se considerará que el rechazo de la oferta es reiterado cuando se rechacen dos ofertas en un período de dos años, comenzando a contarse este período a partir del día siguiente a aquel en que se haya rechazado la primera oferta.

Siete. Con la finalidad de garantizar la regularidad en la prestación del servicio, las sociedades anónimas para el trabajo de estiba deberán proporcionar con carácter temporal a las empresas estibadoras los trabajadores pertenecientes a su plantilla que sean necesarios para el desarrollo de las tareas que no puedan ser cubiertas por el personal propio de cada empresa. Los trabajadores que pasen a realizar estas tareas lo harán mediante el sistema de rotación.

En tales supuestos la SATE conservará el carácter de empresario respecto de estos trabajadores, sin perjuicio de los derechos y obligaciones específicos en materia de organización del trabajo y condiciones de desarrollo del mismo que a las empresas estibadoras se

atribuye en este artículo. Los respectivos derechos y obligaciones derivados de la relación establecida entre la SATE y la empresa estibadora se determinarán en el acuerdo que al efecto se suscriba.

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

Ocho. Sin perjuicio del ejercicio por la sociedad anónima para el trabajo de estiba de la facultad disciplinaria atribuida por el art. 58 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, cuando una empresa considere que por parte de un estibador portuario se hubiera producido un incumplimiento contractual, lo pondrá en conocimiento de la sociedad a cuya plantilla pertenezca dicho trabajador, a fin de que por la misma se adopten las medidas sancionadoras correspondientes. La empresa podrá además efectuar una concreta propuesta de sanción, que tendrá carácter vinculante.

Asimismo corresponderá a las empresas estibadoras garantizar la efectividad del derecho de los trabajadores a la protección en materia de seguridad y salud laboral, con las obligaciones y responsabilidades que se atribuyen a las empresas usuarias en las relaciones de trabajo a través de empresas de trabajo temporal. Igualmente corresponderá a las empresas estibadoras el cumplimiento de la normativa legal o convencional referida a tiempos de trabajo y movilidad funcional, sin perjuicio de la que pudiera corresponder a la SATE, y serán responsables por los incumplimientos e infracciones de la normativa de aplicación, derivadas de sus acciones u omisiones, pudiendo en tales casos formularse contra ellas las acciones administrativas o jurisdiccionales correspondientes, en los mismos términos previstos en la normativa laboral común respecto de los empresarios.

Nueve. Cuando las sociedades anónimas para el trabajo de estiba no pudiesen proporcionar los trabajadores solicitados y no concurran las condiciones para incrementar el número de trabajadores adscritos al servicio, las Empresas podrán contratar directamente, sin que exceda de un turno de trabajo, a trabajadores que reúnan los requisitos de capacitación exigidos.

Artículo 80. Servicio de manipulación de mercancías en autopistas del mar.

Uno. A los efectos de esta Ley, se considera como servicio portuario de manipulación de mercancías en autopistas del mar aquél que se realiza mediante la entrada o salida marítimas de unidades de transporte aptas para su circulación por carretera en buques que atienden servicios marítimos con una regularidad preestablecida y publicitada en relación con el itinerario, calendario y frecuencia y que conecten los puertos españoles con puertos de la Unión Europea, con conexión alternativa y en competencia con el transporte

modal terrestre, y que formen parte integrante de las Autopistas del Mar de las Redes Transeuropeas, de conformidad con lo establecido en la Decisión núm. 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión núm. 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea del transporte.

Dos. Este servicio se realizará por las empresas prestadoras del servicio regulado en el artículo 77, salvo que no puedan ofertar precios comprendidos en las tarifas máximas que, previo informe favorable de Puertos del Estado, fije la Autoridad Portuaria para estas operaciones. En este supuesto, podrá prestar el servicio una empresa no integrada en la SATE, la cual deberá cumplir con las condiciones que se establezcan en el correspondiente contrato de prestación que suscriba con la Autoridad Portuaria y sujetarse a los Pliegos de Condiciones Generales y de Prescripciones Particulares.

En cualquier caso, estas actividades deberán ser realizadas por trabajadores que cumplan los requisitos de capacitación exigidos en el artículo 76.5.

SECCIÓN 6.^a SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES

Artículo 81. Concepto y régimen jurídico.

Uno. 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.

Dos. A los efectos de esta ley, se entiende por desechos generados por buques, todos los desechos producidos por el buque, incluyendo los desechos relacionados con la carga, 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). 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.

Tres. Se entiende como desechos relacionados con la carga los restos de embalajes, elementos de trincado o sujeción, y otros, que se encuentran a bordo en bodegas de carga o tanques, que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga, y que están regulados en el Anexo V del citado Convenio MARPOL 73/78.

Cuatro. No se consideran desechos generados por buques los residuos de la carga, entendiendo como tales los restos de cualquier material de carga que se encuentren a bordo de bodegas de carga o tanques y que permanezcan una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, incluidos los derrames del material de carga.

Cinco. 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 para su tratamiento o eliminación del gestor destinatario.

Seis. En el Pliego de Condiciones Generales 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 así como los medios que deba incorporar el prestatario del servicio para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de lucha contra la contaminación marina.

Siete. 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 significativos de dicho puerto, sin causarles demoras innecesarias.

Ocho. Las Autoridades Portuarias exigirán a los buques, en cada una de las escalas que efectúen en el puerto, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos sólidos o líquidos previsto en este artículo, el abono de una tarifa fija, determinada en función del registro bruto del buque y del volumen máximo de desechos líquidos del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78, de acuerdo con la tabla citada a continuación:

Tamaño buque Registro bruto	Volumen máximo de desechos líquidos Marpol I sin coste adicional
(GT)	M ³
0-1.000	25
1.001-5.000	30
5.001-10.000	35
10.001-15.000	40
15.001-20.000	45
20.001-25.000	50
25.001-30.000	55
30.001-35.000	60
35.001-40.000	65
40.001-50.000	70
50.001-60.000	75
60.001-70.000	80
70.001-80.000	85
80.001-90.000	90
90.001-100.000	95
> 100.000	100

Por el abono de la citada tarifa fija, en el caso de que el buque haga uso del servicio de recogida, tendrá derecho a descargar un determinado volumen máximo de desechos líquidos del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78, sin coste adicional alguno.

Para cada uno de los rangos de arqueo de buques reflejados en esta tabla, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe se fijará para cada Autoridad Portuaria, la tarifa fija correspondiente, o bien el precio por metro cúbico por grupos de arqueo; este importe se aplicará a los correspondientes volúmenes máximos para obtener la tarifa fija resultante de cada tramo de arqueo; dichas cantidades se determinarán en función de los costes de recepción de los citados desechos, así como de los de tratamiento y eliminación, incrementando los importes en un 5% en concepto de gastos de gestión de cobro, tras su análisis en el Plan de Empresa correspondiente.

Nueve. Para los volúmenes adicionales de desechos líquidos del Anexo I de MARPOL 73/78, que se descarguen por encima de los volúmenes máximos citados anteriormente, las Autoridades Portuarias exigirán el abono de un tercio de la tarifa máxima aprobada a las empresas prestadoras, por metro cúbico entregado.

Diez. La cuantía de la tarifa fija se reducirá el 20 por ciento cuando se disponga de un certificado de la Administración marítima en el que se haga constar que, por la gestión medioambiental del buque, su diseño, equipo o explotación, se generan cantidades reducidas de desechos.

Once. Los buques que fondeen en zonas geográficas que no presenten obras de mejora y equipo que las haga aptas para la recepción de buques no estarán sujetos al devengo de la tarifa fija.

Doce. 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 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 en las citadas terminales o instalaciones.

Trece. Podrán tener derecho a una bonificación del 80 por ciento en el pago de la tarifa fija los buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, particularmente los dedicados a líneas de transporte marítimo de corta distancia, y los dedicados a tráfico interior, cuando ante la Autoridad Portuaria se

acredite, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega de desechos generados por los buques así como el pago de las tarifas correspondientes en alguno de los puertos situados en la ruta del buque, y que garantice la recogida de todos sus desechos cuando el buque haga escala en dicho puerto de forma que en ninguno de sus viajes se supere la capacidad de almacenamiento de cada tipo de desechos. En todo caso, los buques mencionados no realizarán el citado pago más de una vez por semana.

También tendrán derecho a la citada bonificación los buques que acrediten ante la Autoridad Portuaria, mediante un certificado expedido por la Administración marítima, la entrega de los desechos generados por el buque, así como el pago de las tarifas correspondientes, en el último puerto donde haya efectuado escala, siempre que se garantice la recogida de todos los desechos en dicho puerto y que no se ha superado la capacidad de almacenamiento para cada tipo de desechos desde la anterior escala.

Catorce. En el supuesto anterior, cuando el plan que asegure la entrega de desechos generados por buques no cubra los desechos líquidos y los sólidos, la bonificación, en caso de concederse, será parcial. Cuando se entreguen únicamente desechos sólidos, la bonificación será del 20 por ciento, si se entregan sólo desechos líquidos del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78, del 55 por ciento, y si se entregan desechos líquidos del Anexo IV del citado Convenio, del 5 por ciento. Estas bonificaciones serán acumulables entre sí.

Quince. Asimismo, no se tendrán en consideración los contratos suscritos con instalaciones portuarias receptoras situadas en puertos extracomunitario y que no figuren en los listados actualizados de Instalaciones de Recepción de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Dieciséis. La exención prevista en el apartado 10 d), 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 los supuestos citados anteriormente.

Diecisiete. 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.

Dieciocho. La empresa prestadora del servicio tendrá derecho a percibir el importe correspondiente a aplicar la tarifa aprobada por la Autoridad Portuaria para este servicio portuario, al servicio efectivamente prestado.

Diecinueve. Los buques de pesca fresca y las embarcaciones de recreo para un máximo de doce pasajeros abonarán directamente a la empresa prestadora las tarifas aprobadas por la Autoridad Portuaria que correspondan al coste del servicio efectivamente recibido.

Veinte. Asimismo para los residuos generados por buques, regulados por los anexos IV (líquidos) y V (sólidos) del Convenio MARPOL 73/78, los buques

abonarán directamente a la empresa prestadora las tarifas aprobadas por la Autoridad Portuaria que correspondan al coste del servicio efectivamente recibido.

SECCIÓN 47.^a SERVICIO DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA

Artículo 82. Concepto y regulación.

Uno. El servicio de señalización marítima regulado en esta Ley tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español, y en la aproximación, acceso y movimientos interiores en los puertos de interés general o en sus instalaciones portuarias.

Dos. Corresponde a la Comisión de Faros determinar, con carácter vinculante, la procedencia o no del balizamiento, sus características técnicas y ubicación, sin perjuicio del órgano o entidad competente para su instalación y mantenimiento.

Tres. Quedan excluidos de este servicio:

a) La instalación y mantenimiento de los dispositivos anteriormente citados, que sirvan para la aproximación y acceso del buque a los puertos marítimos de competencia de las comunidades autónomas y el balizamiento de su zona de servicio. Cuando alguno de los dispositivos deba situarse fuera de la zona de servicio del puerto, la comunidad autónoma deberá solicitar, el correspondiente título para la utilización del dominio público marítimo-terrestre.

b) La instalación y mantenimiento del balizamiento de cualesquiera otras instalaciones de las Administraciones públicas o de organismos dependientes de ellas.

c) La instalación y mantenimiento del balizamiento de instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos.

d) El balizamiento de instalaciones y obstáculos artificiales, que deberán ser realizados y abonados por el titular, promotor, responsable o causante de los mismos.

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.

e) El servicio de balizamiento de las zonas de baño y de lanzamiento y varada de artefactos flotantes de recreo en las playas.

f) El servicio de control, ayuda del tráfico marítimo y otras ayudas que corresponda prestar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

En los supuestos previstos en los párrafos a), b), c), d) y e) anteriores, el proyecto de ejecución, la instala-

ción y el mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima deberán ser ejecutados a su costa por la comunidad autónoma o Administración correspondiente, o por el concesionario, autorizado o responsable, según proceda. 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 determinados por la Comisión de Faros, y establecerá el plazo para la entrada en servicio de los mismos.

Cuatro. 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.

b) Instalación y mantenimiento de los dispositivos de ayudas a la navegación, salvo los excluidos en el apartado 3 de este artículo.

c) 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.

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 al Instituto Hidrográfico de la Marina u órgano competente, a los efectos de su difusión, cuando proceda, a través de los avisos a navegantes.

Cinco. 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, en el plazo máximo de dos meses, la Comisión de Faros determine las características técnicas y ubicación de su balizamiento, debiendo garantizarse por la Comunidad Autónoma o Administración competente la instalación y mantenimiento de dicho balizamiento. 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 previamente a su aprobación por la comunidad autónoma, a fin de com-

probar 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 por la Comisión de Faros se determine 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 previamente a su aprobación por la comunidad autónoma.

Seis. 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, oída la Comisión de Faros, establecerá las servidumbres y limitaciones a la propiedad de los terrenos contiguos a las mismas que sean necesarias para permitir el acceso a las ayudas a la navegación, sin impedir el reconocimiento de las ayudas visuales ni afectar a la eficacia de las ayudas radioeléctricas.

CAPÍTULO III

Servicios Comerciales

Artículo 83. **Ámbito de aplicación.**

Uno. A los efectos previstos en esta ley, son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén directamente vinculadas a la actividad portuaria.

Dos. Los servicios comerciales se prestarán en régimen de concurrencia. Los organismos públicos portuarios adoptarán medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de los mismos.

Tres. El desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios en el dominio público portuario se someterá al régimen jurídico previsto en esta ley para los servicios comerciales.

Artículo 84. **Prestación de servicios comerciales y otras actividades.**

Uno. La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios por terceros requerirá la obtención de autorización. El plazo de vigencia de dicha autorización será el que se determine en el título correspondiente. En ningún caso dicho plazo podrá superar al periodo de ocupación del dominio público, en el supuesto de que

la prestación del servicio comercial esté vinculada a la citada ocupación demanial.

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

Dos. 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 85. **Servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias.**

La prestación de servicios comerciales por las Autoridades Portuarias estará limitada a atender las posibles deficiencias de la iniciativa privada. En contraprestación por estos servicios, dichos organismos exigirán las correspondientes tarifas, que tendrán naturaleza de precio privado.

Artículo 86. **Entrega, recepción y otros traslados de mercancías.**

Uno. Las operaciones de depósito, remoción y traslado de cualquier tipo, que no estén incluidas en el Servicio de manipulación de Mercancías, tal como se define en el artículo 76, así como las operaciones de recepción y entrega de la mercancía, tendrán la consideración de servicios comerciales, y para su ejercicio será preciso contar con la oportuna autorización.

Dos. En el caso de que el titular de la autorización preste también el servicio de manipulación de mercancías según lo dispuesto en el artículo 76, podrá realizar las operaciones objeto del presente artículo con estibadores portuarios.

Artículo tercero. **Modificación de otros preceptos de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.**

Los preceptos de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, que a continuación se relacionan, quedan modificados en los términos siguientes:

1. Se incorpora un nuevo apartado 3 al artículo 47 con el siguiente contenido:

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

2. El párrafo primero, del apartado primero del artículo 50 tendrá la siguiente redacción:

«Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias podrán participar únicamente en sociedades cuyo objeto esté ligado al desarrollo de actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan la competitividad del puerto y los tráficos portuarios.»

3. El artículo 96 tendrá la siguiente redacción:

«1. El Ministerio de Fomento delimitará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 94.1 de esta Ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos 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 revido, 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 revido, 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 competencia en la prestación de servicios.

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

Además, el plan de utilización de los espacios portuarios definirá las directrices de desarrollo del puerto, en las que se incluirán: la definición de las necesidades de desarrollo del puerto durante un horizonte temporal de, al menos, 10 años, la determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y selección de la más óptima, previsión de desarrollo por fases, valoración y recursos, análisis financiero y de rentabilidad, y análisis de accesos terrestres.

El procedimiento para la elaboración del plan de utilización de espacios portuarios incluirá un proceso de evaluación ambiental para la integración en el citado plan de los aspectos ambientales, debiendo cumplir los organismos portuarios con las obligaciones previstas en la normativa de evaluación ambiental de planes y programas. No obstante, cuando el plan se refiera al uso de zonas de reducido ámbito territorial, el órgano ambiental competente podrá decidir de forma motivada que dicho plan no se someta al proceso de evaluación ambiental. Cuando se requiera una evaluación ambiental del plan de utilización de los espacios portuarios, la Autoridad Portuaria elaborará un informe de sostenibilidad ambiental, con el alcance y nivel de precisión que determine el órgano ambiental competente.

La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas, 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. Asimismo, la Autoridad Portuaria someterá a consultas el plan elaborado y el informe medioambiental, en los términos que establezca la normativa de aplicación.

Simultáneamente a la solicitud de los informes procedentes y al trámite de consultas, la Autoridad Portuaria someterá a información pública el plan elaborado y el informe de sostenibilidad ambiental por un plazo de 45 días, durante el cual los interesados podrán formular alegaciones. Tras la conclusión del plazo de información pública y del trámite de consultas, la Autoridad Portuaria dará respuesta a los interesados incorporando al expediente que habrá de remitir a Puertos del Estado la documentación resultante de los trámites efectuados y procediendo a las modificaciones del plan que sean oportunas, a la vista de las alegaciones y del resultado del proceso medioambiental.

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 dos meses, a fin de que por esta última, a través del correspondiente informe, se formulen las observaciones y sugerencias que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración.

Simultáneamente, Puertos del Estado recabará informe del Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, del Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional y, cuando proceda, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en aspectos relacionados con la construcción naval.

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» y será objeto de publicidad con los requisitos exigidos por la normativa de evaluación ambiental de planes y programas.

7. Con carácter previo a la formulación por la Autoridad Portuaria del plan especial o instrumento equivalente que ordene su zona de servicio deberá encontrarse aprobado el plan de utilización de los espacios portuarios del puerto.

Asimismo, recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial de acuerdo con lo establecido en el párrafo primero del artículo 18.2 c) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.»

4. El artículo 97 tendrá la siguiente redacción:

«1. Las modificaciones del Plan de utilización de los espacios portuarios que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación indicado en el artículo anterior.

Cuando la modificación no tenga carácter sustancial será aprobada por Puertos del Estado, a propuesta de la Autoridad Portuaria, previo informe de las Administraciones urbanísticas si afectara a sus competencias. Antes de la remisión de la propuesta de la modificación no sustancial del plan a Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria abrirá el trámite de información pública, en la forma establecida en el artículo anterior, si bien el plazo de información pública de la propuesta de modificación será de 15 días cuando, de acuerdo con lo previsto en la normativa específica, no sea preciso someter la modificación del plan a evaluación medioambiental.

2. Se entiende por modificación no sustancial aquélla producida dentro de la zona de servicio del puerto, motivada por razones de explotación portuaria, que no suponga una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en que se divide el puerto a efectos de asignación de los usos a que se refiere el artículo 94 de esta Ley. Asimismo, tendrán el carácter de modificación no sustancial las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto. De estas modificaciones se dará cuenta al Ministro de Fomento y se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado».

A estos efectos, tendrá la consideración de alteración significativa aquélla que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15 por 100 de la superficie asignada a un determinado uso, salvo la que afecte a los usos no portuarios que en todo caso tendrá el carácter de alteración significativa.

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

3. Las modificaciones del plan de utilización de los espacios portuarios requerirán evaluación medioambiental de conformidad con lo previsto en la normativa de evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.»

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

«d) Cuando el concesionario que tenga suscrito un contrato para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, incremente el porcentaje de trabajadores contratados en relación laboral común por encima del mínimo establecido, el plazo inicial de la concesión podrá ser prorrogado, a criterio de la Autoridad Portuaria, sin que en ningún caso se supere en total el plazo máximo de 35 años, independiente-

mente de que la posibilidad de prórroga esté o no contemplada en el título concesional.

El citado incremento en el plazo de vigencia de la concesión podrá ser, como máximo, de un 35% para el caso de que el número de trabajadores contratados en relación laboral común cubra el 100% de las actividades integrantes del servicio portuario, reduciéndose proporcionalmente para porcentajes inferiores, y siempre que dicho aumento porcentual no se haya producido como consecuencia de la disminución del tráfico de la concesión, y se mantengan durante el plazo prorrogado las condiciones que dieron lugar a la prórroga.»

6. El artículo 108 tendrá la siguiente redacción:

«1. El procedimiento de otorgamiento de una concesión se podrá iniciar a solicitud del interesado, incluyendo un trámite de competencia de proyectos, o por concurso convocado al efecto por la Autoridad Portuaria.

2. No obstante lo previsto en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria podrá acordar el otorgamiento directo de concesiones demaniales a un solicitante en los siguientes supuestos:

a) Cuando el solicitante sea otra Administración Pública o, en general, cualquier persona jurídica de derecho público o privado perteneciente al sector público, y para el cumplimiento de sus propias competencias o funciones. A estos efectos, se entenderá por persona jurídica de derecho privado perteneciente al sector público a la sociedad mercantil en cuyo capital sea mayoritaria la participación directa o indirecta de una o varias Administraciones Públicas o personas jurídicas de derecho público.

b) Cuando fuera declarado desierto el concurso convocado para el otorgamiento de una concesión, o éste hubiera resultado fallido como consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones por parte del adjudicatario, siempre que no hubiera transcurrido más de un año desde la fecha de su celebración, y las condiciones de otorgamiento no sean inferiores a las anunciadas para el concurso o de aquéllas en que se hubiese producido la adjudicación.

c) Cuando la superficie a ocupar por la concesión sea inferior a 2.500 metros cuadrados o para instalaciones lineales, tales como tuberías de abastecimiento, emisarios submarinos, líneas telefónicas o aéreas, conducciones de gas, entre otras, que sean de uso público o aprovechamiento general.

En estos casos, el procedimiento de otorgamiento de la concesión será el previsto en los apartados 2 y siguientes del artículo 110, sin necesidad de convocatoria de concurso ni del trámite de competencia de proyectos.»

7. Se modifica el apartado 1 del artículo 110, redactado como sigue:

«1. Presentada una solicitud que se refiera a alguno de los supuestos previstos en las letras a), c) y d) del artículo 111.1, la Autoridad Portuaria deberá convocar concurso, siguiendo la tramitación prevista en el artículo 111. En los demás casos, la Autoridad Portuaria iniciará un trámite de competencia de proyectos, mediante anuncio, que se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», en el que se indicará la apertura de un plazo de un mes para la presentación de otras solicitudes que tengan, según se determine por la Autoridad Portuaria, el mismo o distinto objeto que aquélla, y que deberán reunir los requisitos previstos en el artículo anterior. En este trámite de competencia de proyectos se respetará la confidencialidad de los proyectos y de la documentación aportada.

Cuando en el trámite de competencia de proyectos se formulen varias solicitudes, el Consejo de Administración, a propuesta del Director, que será elevada por el Presidente, seleccionará aquélla que, a su juicio, tenga mayor interés portuario, motivado en la captación de nuevos tráficos, compatibilidad con otros usos, inversión, rentabilidad, entre otros, y continuará la tramitación conforme a lo indicado en los apartados siguientes, salvo en el supuesto previsto en el artículo 111.1.b) en el que deberá convocarse un concurso. Si en dicho trámite no se presentan otras solicitudes, el Director ordenará la continuación del procedimiento, de acuerdo con lo previsto en los siguientes apartados.»

8. Se añade una nueva letra al apartado 1 del artículo 123, redactada como sigue:

«1) Persistencia en el incumplimiento del compromiso de superar el número mínimo de trabajadores que deben contratarse en relación laboral común adquirido por la empresa prestadora del servicio de manipulación de mercancías, si hubiera sido considerado como criterio en los pliegos de bases de los concursos para la adjudicación de concesiones de dominio público, tras haber mediado sanción con arreglo a lo que se dispone en el artículo 115.1.c) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.»

9. Se modifican los apartados 2 y 3 del artículo 126, que tendrán la siguiente redacción:

«2. En el ámbito portuario, los contratos de concesión de obras públicas tendrán por objeto la construcción y explotación, 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.

El contrato de concesión de obra pública portuaria reconocerá al concesionario el derecho a percibir una retribución consistente en la explotación de la totalidad o de parte de la obra, o dicho derecho acompañado del de percibir un precio o cualquier otra modalidad de financiación de las obras reguladas en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

A estos efectos, se entiende por explotación de una obra pública portuaria la puesta a disposición de la misma a favor de los prestadores de servicios o de los usuarios de aquella para su ocupación, utilización o aprovechamiento, a cambio de la correspondiente retribución económica.»

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

«Cuatro. Los titulares de concesiones y autorizaciones deberán cumplir las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titulares del centro de trabajo. En los espacios no otorgados en régimen de concesión o autorización, el consignatario que actúe en representación del armador responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante las maniobras de atraque, desatraque y fondeo, y en general durante la estancia en el puerto salvo para las operaciones de carga, descarga o transbordo de mercancías o de embarque o desembarque de pasajeros. Si se realizan estas operaciones o las de entrega, recepción y otros traslados de mercancías en espacios no otorgados en concesión o autorización, responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación la empresa prestadora o autoprestadora del servicio correspondiente.»

11. La disposición adicional novena tendrá la siguiente redacción:

«Disposición adicional novena. Aprobación de los pliegos de condiciones generales y de prescripciones particulares de los servicios.

En el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley deberán aprobarse los pliegos de condiciones generales y de prescripciones particulares de los servicios portuarios.»

12. Se añade el siguiente tercer apartado a la disposición adicional decimotercera:

«Tres. En todo caso, en el Reglamento de Explotación y Policía se establecerá que estas funciones deberán ser realizadas en las zonas comunes de acceso restringido, en la zona de aguas del puerto y en las estaciones marítimas y sus áreas de estacionamiento por personal de la Autoridad Portuaria siempre que impliquen ejercicio de autoridad, sin perjuicio de las competencias de otros órganos de la Administración o de los cuerpos y fuerzas de la seguridad del Estado. Se entiende por zona común de acceso restringido la parte de la zona de servicio del puerto no otorgada en concesión o autorización en la que, por decisión del órgano competente de la Autoridad Portuaria, sea exigible una autorización específica de acceso.»

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

«Disposición adicional vigesimoprimera. Determinación de las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje, de la mercancía, de las embarcaciones deportivas y de recreo y de la tasa por utilización de la zona de tránsito.

Uno. Las cuantías básicas de la tasa del buque (*b*), de la tasa del pasaje (*p*), de la tasa de la mercancía (*u* y *g*), de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (*e*) y de la tasa por utilización de la zona de tránsito (*t*) se fijarán para cada Autoridad Portuaria en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.

Con este fin, las Autoridades Portuarias elevarán, a través del organismo público Puertos del Estado, las correspondientes propuestas al Ministerio de Fomento, que las remitirá al Ministerio de Economía y Hacienda para su incorporación al Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.

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

Se autoriza al Ministerio de Fomento para regular el procedimiento de elaboración y presentación de las propuestas de las Autoridades Portuarias y el contenido de la memoria económica.

Dos. En la elaboración de sus propuestas, las Autoridades Portuarias deberán observar las reglas generales establecidas en el artículo 7 de la presente ley, y se ajustarán a los siguientes criterios:

a) Como ingresos de cada una de las tasas en el ejercicio anterior al que el presupuesto deba ejecutarse se considerarán los de la previsión de cierre establecida en el Plan de Empresa de la correspondiente Autoridad

Portuaria. Los ingresos en el ejercicio en el que el presupuesto deba ejecutarse se calcularán con los mismos tráficos establecidos en la previsión de cierre del ejercicio anterior.

b) En aquellas Autoridades Portuarias en las que en el ejercicio anterior al que el presupuesto deba ejecutarse, los ingresos de la tasa del pasaje sean inferiores a los correspondientes a la tasa de la mercancía, en la determinación de las cuantías básicas de la tasa del buque (*b*) y de la tasa de mercancía (*u* y *g*), se tendrá en cuenta lo siguiente:

Siendo, *Ib* = Ingresos de la tasa del buque.
Im = Ingresos de la tasa de la mercancía.

La variación, en términos porcentuales, de la participación de los ingresos de la tasa del buque (*Ib*) en la suma de los ingresos de las tasas del buque y de la mercancía (*Ib+Im*), en el ejercicio en el que el presupuesto deba ejecutarse, respecto de esa misma participación en el ejercicio anterior, deberá estar comprendida entre los valores indicados en el cuadro siguiente, en función de la participación, en términos porcentuales, correspondiente al ejercicio anterior.

La variación, en términos porcentuales, de la participación de los ingresos de la tasa de la mercancía en la suma de ambas deberá, necesariamente aumentar o disminuir en el mismo porcentaje, aunque de signo contrario, en que lo haga la participación en los ingresos de la tasa del buque.

Variación porcentual de la participación de los ingresos de la tasa del buque y de la mercancía respecto a la suma de ambos:

Ejercicio anterior	Ejercicio para el que el presupuesto debe ejecutarse	
$Ib/(Ib+Im)$	Variación de $Ib/(Ib+Im)$	Variación de $Im/(Ib+Im)$
Menor 35%	Entre 0% y +3%	Entre 0% y -3%
Entre el 35% y el 45% (ambos inclusive)	Entre 0% y +2%	Entre 0% y -2%
Entre el 45% y el 55% inclusive	Entre 0% y +1%	Entre 0% y -1%
Superior al 5%	Entre -1% y +1%	Entre +1% y -1%

La Ley de Presupuestos Generales del Estado o la que, en su caso, se apruebe podrá modificar los porcentajes de participación de la tasa del buque y los porcentajes de variación establecidos en el cuadro anterior.

En aquellas Autoridades Portuarias en las que en el ejercicio anterior al que el presupuesto deba ejecutarse, los ingresos de la tasa del pasaje sean superiores a los

correspondientes a la tasa de la mercancía, los ingresos de cada una de las tasas del buque y de la mercancía deberán cumplir los límites establecidos en el apartado d), y la suma de ambos, las limitaciones establecidas en el apartado c), siguiente.

c) La suma de los ingresos de las tasas del buque y de la mercancía del ejercicio en que el presupuesto deba ejecutarse no podrá ser inferior al importe de dicha suma en el ejercicio anterior, ni superior a este último incrementado en la variación del índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (I.P.C.) correspondiente al último año. No obstante, en aquellas Autoridades Portuarias en que en el ejercicio anterior al que el presupuesto deba ejecutarse la rentabilidad sea positiva e inferior al 2% podrá admitirse un incremento de la suma de estos ingresos superior a la variación del índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (I.P.C.), con un límite máximo del 10%.

A estos efectos, se entenderá por rentabilidad 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. Como inmovilizado neto medio del ejercicio deberá tomarse la media aritmética de los valores netos a 1 de enero y 31 de diciembre.

La Ley de Presupuestos Generales del Estado o la que, en su caso, se apruebe, podrá modificar, en función de la evolución de la economía nacional, el valor de la rentabilidad del 2% y el límite máximo de incremento del 10%.

d) Los ingresos de las tasas del pasaje, de las embarcaciones deportivas y de recreo y de la tasa por utilización de la zona de tránsito, en el ejercicio en que el presupuesto deba ejecutarse no serán inferiores al 95% de los ingresos de cada una de ellas en el ejercicio anterior, ni superiores a éstos, incrementados en la variación del índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (I.P.C.) correspondiente al último año.

La Ley de Presupuestos Generales del Estado o la que, en su caso, se apruebe, podrá modificar los anteriores límites.

e) En las Autoridades Portuarias con rentabilidad negativa, las propuestas de los valores de las cuantías básicas *b*, *p*, *u*, *g*, *e* y *t*, se establecerán en el marco de un Plan de Saneamiento que deberá ser aprobado por Puertos del Estado.

f) Las Autoridades Portuarias propondrán las cuantías básicas, dentro de los límites establecidos, tomando en consideración sus necesidades de inversión, sus objetivos de gestión y las previsiones de tráfico de los puertos de su competencia.

g) Para la determinación de las cuantías básicas en el primer año de aplicación, los ingresos de la tasa de la mercancía correspondientes al ejercicio anterior al que el presupuesto deba ejecutarse solo incluirán la parte A)

de dicha tasa. Los ingresos correspondientes a la tasa por utilización de la zona de tránsito en el ejercicio en que el presupuesto debe ejecutarse, se comparará con la parte B) ocupación de la zona de tránsito de la tasa de la mercancía correspondiente al ejercicio anterior. Adicionalmente, y para la determinación de las cuantías básicas de todas las tasas, los ingresos correspondientes al ejercicio anterior al que el presupuesto deba ejecutarse, se incrementarán en un 20 por ciento.

14. Se añade una nueva disposición adicional vigesimosegunda con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigesimosegunda. Prórroga de las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje, de la mercancía, de las embarcaciones deportivas y de recreo, por utilización de la zona de tránsito, de la tarifa por el servicio de recepción de desechos generados por buques, de las bonificaciones aplicables a los tráficos relevantes y del valor de la rentabilidad.

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

Dos. Lo previsto en el apartado anterior será de aplicación a la determinación de los tráficos relevantes y a las bonificaciones aplicables a los mismos.»

15. Se añade una nueva disposición adicional vigesimotercera, que tendrá el siguiente contenido:

«Disposición adicional vigesimotercera. Instrucciones técnicas en el servicio de manipulación de mercancías.

Por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, oído Puertos del Estado previa audiencia de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas y representativas del sector, se aprobarán las Instrucciones Técnicas correspondientes a la maquinaria específica para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.»

16. Se añade una nueva disposición adicional vigesimocuarta, con el siguiente contenido:

«Disposición adicional vigesimocuarta. Disolución de las Sociedades Anónimas para el Trabajo de Estiba.

Uno. La Junta General de Accionistas podrá, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 260.1.1º del Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas y con la mayoría exigida por el artículo 77.2 de la presente ley, adoptar el acuerdo de disolución de la sociedad, cuya eficacia quedará condicionada a su autorización por orden del Ministro de Fomento. La orden de autorización de la disolución establecerá las condiciones precisas para garantizar la estabilidad en el empleo de los trabajadores de la plantilla de la sociedad, que deberán ser contratados en su totalidad por las empresas prestadoras del servicio, que se subrogarán en los contratos laborales. En caso de que los trabajadores procedentes de la sociedad disuelta vean extinguido su contrato de trabajo por causa distinta del despido procedente, tendrán preferencia para ser contratados por las empresas que en cada momento presten el servicio.

Dos. La orden que autorice la disolución establecerá asimismo los mecanismos de cálculo de las compensaciones que, en su caso, puedan establecerse por la Autoridad Portuaria a favor de las empresas estibadoras que integraban con anterioridad la sociedad anónima para el trabajo de estiba y a cargo de los prestadores del servicio que suscribieran el correspondiente contrato con posterioridad a la disolución, y el plazo durante el que podrán ser exigibles estas compensaciones.

Tres. La constitución de una nueva Sociedad Anónima para el Trabajo de Estiba en un puerto en el que haya sido disuelta podrá ser acordada por orden del Ministro de Fomento a propuesta de la Autoridad Portuaria y previo informe de Puertos del Estado.»

17. La disposición transitoria segunda tendrá la siguiente redacción:

«Hasta que se proceda a la aprobación de una nueva valoración de los terrenos y de las aguas de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a la señalización marítima, serán de aplicación las últimas valoraciones de terrenos y lámina de agua aprobadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley. Estas valoraciones serán actualizadas, desde su fecha de aprobación, conforme a la variación del índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (I.P.C.) entre el mes de octubre inmediatamente posterior a la fecha de aprobación y el mes de octubre del año inmediatamente anterior al del ejercicio de que se trate.»

18. La disposición transitoria duodécima queda redactada de la forma siguiente:

«Disposición transitoria duodécima. Régimen de determinadas empresas exentas del servicio público de manipulación de mercancías.

Las empresas titulares de concesiones de dominio público exentas del servicio público de estiba y desesti-

ba al amparo del artículo 2.g del Real Decreto-ley 2/1986 quedarán excluidas de la obligación de participar en las Sociedades Anónimas para el Trabajo de Estiba hasta el término del período concesional, sin perjuicio de lo que se establece en el artículo 76.5 respecto de la capacitación de su personal.»

19. Se adiciona una nueva disposición transitoria decimoquinta con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria decimoquinta. Tarifas del servicio de recepción de desechos generados por buques.

Las Autoridades Portuarias continuarán aplicando las cuantías actualmente vigentes para el servicio de recepción de desechos generados por buques en tanto se establecen en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe, las tarifas fijas correspondientes para cada uno de los rangos de arqueo de buques reflejados en la tabla del artículo 81, o bien el precio por metro cúbico por grupos de arqueo.»

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

«Disposición transitoria decimosexta. Excepciones a la exigencia de titulación en el servicio de manipulación de mercancías.

El requisito de titulación a que se refiere el artículo 76.5 no será exigible a los trabajadores que se encuentren en alguno de los siguientes supuestos, siempre que se limiten a las tareas que venían desarrollando a la entrada en vigor de esta Ley:

a) Los estibadores portuarios de las sociedades anónimas para el trabajo de estiba, así como los que tengan suspendida la relación laboral especial y presten servicios en régimen de relación laboral común en empresas titulares de títulos habilitantes para la gestión del servicio público de estiba y desestiba.

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

c) Los trabajadores que dispongan de un certificado de profesionalidad de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional séptima de la Ley 10/1994.

d) Los que a la entrada en vigor de esta Ley vinieran prestando servicios en tareas de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías que hubieran estado excluidas del servicio público al amparo del artículo 2.g del Real Decreto-Ley 2/1986.

e) Los que pudieran acreditar la realización de más de 100 jornadas de trabajo con arreglo al artículo 12 del Real Decreto-ley 2/1986 en el último año natural anterior a la entrada en vigor de la Ley.»

Disposición adicional primera. Definiciones.

Las menciones que en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, y en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre se hacen a «tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades industriales, comerciales y de servicios», «licencias», «servicios portuarios básicos» y «agrupaciones portuarias de interés económico», se entenderán hechas a «tasa por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios», «contratos», «servicios portuarios» y «sociedades anónimas para el trabajo de estiba», respectivamente.

Cualquier mención contenida en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre al «Plan director» se tendrá por no puesta.

Disposición adicional segunda. Publicaciones o anuncios oficiales.

Las menciones contenidas en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, y en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre relativas a la realización de publicaciones o anuncios en periódicos oficiales, se entenderán realizadas al «Boletín Oficial del Estado», salvo que expresamente se indique otro distinto.

Disposición transitoria primera. Adaptación de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario en concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley.

Uno. En las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley, la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario deberá adaptarse a la regulación contenida en el artículo 10 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada por esta ley. La cuantía de esta tasa se establecerá por aplicación del tipo de gravamen que le corresponda con el límite del 7,2 por 100 sobre la última valoración aprobada 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 y el mes de octubre de 2005. En caso de que se produzca una modificación sustancial de las condiciones de la concesión será de aplicación el tipo de gravamen que corresponda según el artículo 10 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada por esta Ley, sin la limitación prevista en este apartado. El límite del tipo del 7,2 % a que se refiere este apartado no será de aplicación a las concesiones y autorizaciones otorgadas entre el 1 de enero de 2004 y la entrada en vigor de esta ley.

Para las autorizaciones y concesiones otorgadas antes del año 2004, la cuantía de la tasa por ocupación privativa de dominio público no será inferior al importe del canon anual, referenciado a 31 de diciembre de 2003 y actualizado de acuerdo con el IPC.

Dos. Aquellas concesiones que se hubieran acogido a lo dispuesto en los apartados 2 y 3 de la disposición

transitoria primera de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, podrán mantener el régimen establecido en los mismos, finalizando su aplicación, en todo caso, el 31 de diciembre de 2008, con las cuantías que procedan.

Tres. En las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad al 1 de enero de 2004 con ocupación privativa de espacio de agua para relleno, su titular podrá optar, en el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, entre acogerse a lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada al mismo por la presente ley o la aplicación de la tasa de ocupación privativa calculada en función del tipo de gravamen de 6 por ciento sobre el valor del agua vigente en cada momento, sin que en este último caso sea posible que la Autoridad Portuaria aplique las bonificaciones previstas en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada por esta ley. En el caso de que se produzca una modificación sustancial de las condiciones de la concesión, será de aplicación el régimen establecido en el artículo 10 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre.

Cuatro. La adaptación prevista en esta disposición se entenderá sin perjuicio de que las actualizaciones de las cuantías de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario y las revisiones del valor de los terrenos se efectuarán, a partir de la entrada en vigor de esta ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada por la presente ley.

Disposición transitoria segunda. Adaptación de la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades industriales, comerciales y de servicios.

En las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley deberá adaptarse la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades industriales, comerciales y de servicios a lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada al mismo por esta ley, para la tasa por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios. Para ello, el tipo de gravamen de la tasa será el resultante de multiplicar el valor asignado al mismo a la fecha de entrada en vigor de esta ley por el coeficiente 1,2. En todo caso, la cuota de la tasa deberá cumplir con los límites establecidos en el artículo 11 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada por la presente ley.

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.

Uno. 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.

Dos. Se respetará la opción realizada por los concesionarios de conformidad con lo previsto en la disposición transitoria tercera de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, sin perjuicio de la aplicación de las nuevas cuotas previstas en esta ley. Además en el supuesto de que se hubiese optado por la aplicación de las cuotas previstas para instalaciones no concesionadas con las bonificaciones previstas en su título concesional, no será posible la aplicación de la bonificación para incentivar el crecimiento y fidelizar los tráficos de mercancías y los servicios marítimos a un determinado tipo de tráfico, prevista en el artículo 19.7 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada por la presente ley.

Disposición transitoria cuarta. Licencias de prestación de servicios portuarios básicos.

Uno. Las empresas que a la entrada en vigor de esta Ley sean titulares de licencias de prestación de servicios portuarios básicos, accederán directamente al correspondiente contrato de gestión indirecta del servicio portuario otorgado por la Autoridad Portuaria.

Dos. Los titulares de los contratos podrán optar entre adecuarse a los nuevos pliegos de condiciones generales y de prescripciones particulares del servicio o mantener las condiciones establecidas en el título habilitante vigente al tiempo de la entrada en vigor de esta ley. Dicha opción deberá ejercerse en el plazo máximo de tres meses desde la aprobación del pliego de prescripciones particulares del servicio.

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

En cualquier caso se deberá aplicar la tasa por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios, con las adaptaciones que procedan de acuerdo con lo establecido en esta ley.

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

Tres. En el caso de que el número de prestadores del servicio se encuentre limitado o se limite por la Autoridad Portuaria, el titular de una licencia de prestación de servicio portuario básico accederá directamente a la obtención de uno de los contratos de gestión del servicio portuario durante el tiempo de vigencia que reste de su título habilitante, que no podrá exceder del previsto en el artículo 61 de esa ley, pudiendo optar entre someterse a los nuevos pliegos de condiciones generales y de prescripciones particulares del servicio o mantener las condiciones contenidas en la licencia.

Disposición transitoria quinta. Modificación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba.

En el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de la presente Ley se celebrarán las Juntas Generales de Accionistas de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba al objeto de adoptar el acuerdo de modificar sus estatutos sociales para cambiar la denominación de la sociedad, modificar su objeto social e incorporar el régimen especial de adopción de acuerdos establecidos en el artículo 77. Los accionistas no podrán ejercer el derecho de separación regulado en el artículo 147 del Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre.

Disposición transitoria sexta. Manipulación de medios mecánicos de las Autoridades Portuarias.

Con carácter excepcional, podrán mantenerse las tareas de manipulación de medios mecánicos propiedad de las Autoridades Portuarias que se vinieran realizando por trabajadores de estiba a la entrada en vigor de la Ley, si así lo acuerda la Autoridad Portuaria, en tanto se ultima el proceso de enajenación de aquellos o sean retirados del servicio.

Disposición transitoria séptima. Régimen transitorio aplicable a los Planes de utilización de los espacios portuarios.

Uno. Los Planes de utilización de los espacios portuarios aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley mantendrán su vigencia y surtirán todos los efectos previstos en la presente ley. No obstante lo anterior, cuando se proceda a su primera modificación tras la entrada en vigor de esta ley, los planes deberán adaptarse a lo dispuesto en el artículo 96 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada por la presente.

Dos. Los Planes de utilización de los espacios portuarios que, a la entrada en vigor de esta ley, se encuentren en tramitación deberán ajustar su contenido a lo previsto en el artículo 96 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada por esta ley.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Uno. Quedan derogadas las disposiciones siguientes:

El artículo 38, párrafo 2.º del apartado 1.º del artículo 47, las disposiciones adicionales primera, tercera, quinta, sexta, séptima, apartado 2 de la decimonovena y disposición adicional vigésima, el apartado cuarto de la disposición transitoria primera y la disposición transitoria novena de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de servicios en los puertos de interés general.

El Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques.

Dos. 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 149.1.14.^a y 20.^a de la Constitución.

Disposición final segunda. Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

1. El párrafo l) del apartado 4 del artículo 28 tendrá la siguiente redacción:

«La aprobación de los pliegos de condiciones generales de cada servicio portuario.»

2. El párrafo a) del artículo 36 tendrá el siguiente contenido:

«La prestación y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.»

3. El párrafo b) del apartado 1 del artículo 37 tendrá la siguiente redacción:

«Gestionar, administrar y controlar los servicios portuarios y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.»

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

«Uno. 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, 5 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.»

5. La letra c) del apartado 1 del artículo 115 queda redactado de la forma siguiente:

«c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba en su legislación específica, así como el incumplimiento de la obligación legal o en su caso del compromiso, relativo a la

contratación de determinado porcentaje de trabajadores en régimen laboral común.»

Disposición final tercera. 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 aplicación de esta ley.

Disposición final cuarta. Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», salvo el artículo primero relativo a la modificación del Título I de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y disposiciones adicionales y transitorias aplicables a este Título, cuya vigencia coincidirá con la de la Ley de Presupuestos

Generales del Estado, o la que en su caso corresponda, que apruebe las cuantías básicas de las tasas previstas en la disposición adicional primera de esta ley.

Disposición final quinta. Autorización al Gobierno para dictar un texto refundido.

Se autoriza al Gobierno para que en el plazo de seis meses a partir de la publicación de esta ley en el «Boletín Oficial del Estado» elabore un texto refundido de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y de esta ley.

La autorización a la que se refiere este apartado comprende la facultad de regularizar, aclarar y armonizar los textos legales que han de ser refundidos.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24



Depósito legal: **M. 12.580 — 1961**