

LEY 18/1985, DE 1 DE JULIO, POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 1/1966, DE 28 DE ENERO, SOBRE REGIMEN FINANCIERO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES («BOE», núm. 158, de 3 de julio de 1985. Corrección de errores: «BOE», núm. 250, de 18 de octubre de 1985).

Proyecto de Ley aprobado en el Consejo de Ministros de 20-II-1985.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Remitido a la Comisión de Economía, Comercio y Hacienda por Acuerdo de Mesa de 12-III-1985.

Tramitación por el procedimiento de urgencia.

Delegación de competencia legislativa plena en la Comisión por Acuerdo de Pleno de 13-III-1985.

Proyecto de Ley: BOCG Congreso de los Diputados, Serie A, núm. 139-I, de 16-III-1985.

Informe de la Ponencia: 24-IV-1985.

Aprobación por la Comisión: 9-V-1985. «Diario de Sesiones» (Comisiones), núm. 304.

SENADO

Remitido a la Comisión de Economía y Hacienda con fecha 23-V-1985.

Tramitación por el procedimiento de urgencia.

Texto remitido por el Congreso de los Diputados: BOCG Senado, Serie II, núm. 260 a), de 23-V-1985.

Ampliación del plazo de enmiendas publicada el 28-V-1985.

Enmiendas publicadas el 3-VI-1985.

Informe de la Ponencia: 30-V-1985.

Dictamen de la Comisión: 4-VI-1985.

Votos particulares publicados el 14-VI-1985.

Texto aprobado por el Senado: 11-VI-1985. «Diario de Sesiones» (Pleno), núm. 125.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Enmiendas del Senado, mediante mensaje motivado, publicadas el 21-VI-1985.

Aprobación definitiva por el Congreso de los Diputados: 18-VI-1985. «Diario de Sesiones» (Pleno), núm. 218.

JUAN CARLOS I,
REY DE ESPAÑA

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

PREAMBULO

La Ley 1/1966, de 28 de enero, sobre Régimen Financiero de los Puertos Españoles, definió, en su Capítulo II, las tarifas que debían aplicar los organismos portuarios por los diferentes servicios que prestan.

El sistema tarifario ha sido desarrollado por las Ordenes Ministeriales de 23 de diciembre del mismo año y por numerosas disposiciones posteriores que han ido complementando la normativa inicial y atendiendo a los diferentes problemas de interpretación que fueron surgiendo.

No obstante el dilatado período de tiempo transcurrido, las modificaciones profundas introducidas en la estructura del tráfico y en las técnicas de manipulación de cargas, la aparición de nuevas figuras en los sistemas de transporte y el desfase que se ha venido produciendo en la cuantificación de algunas tarifas con incidencia en la equitativa repercusión de los costes portuarios, constituyen factores generadores de situaciones cuya solución satisfactoria requiere modificaciones técnicas de algunas de las tarifas contempladas por la citada Ley, algunas de apremiante necesidad, que al mismo tiempo puedan servir la pauta para la mejor vertebración del sistema tarifario y la posterior refundición de la dispersa normativa existente. Todo ello en orden a perfeccionar el marco legal aplicable a los puertos a cargo de Organismos o Entidades dependientes de la Administración Central en el ejercicio de la competencia exclusiva sobre puertos de interés general que reserva al Estado el artículo 149.1.20 de la Constitución.

De las referidas modificaciones técnicas merecen destacarse las que afectan a las siguientes tarifas:

El importe de la Tarifa G-cuatro sobre la pesca fresca venía históricamente repercutiéndose sobre el primer comprador de la misma. Los problemas planteados por una falta de previsión expresa de la Ley de Régimen Financiero en este sentido obligan

a una urgente declaración legal en favor de la citada repercusión.

En la actual Tarifa Especial se contemplan los servicios generales prestados a las embarcaciones deportivas y cruceros turísticos, que son de muy distinta naturaleza y precisan de infraestructuras muy dispares.

Por estos motivos se anula la Tarifa Especial y se establece una nueva Tarifa G-cinco, que afecta a las embarcaciones deportivas y de recreo exclusivamente, siendo de aplicación a los cruceros turísticos las restantes tarifas generales.

Modificaciones de menor relieve se introducen en la Tarifa General G-tres y en las específicas E-uno, E-cuatro, E-cinco y E-seis.

Por último, la Ley de Régimen Financiero determina en sus artículos 11 y 19 un procedimiento para la fijación y revisión de las tarifas que por su escasa agilidad se convierte en un serio obstáculo para la puesta en práctica de una política tarifaria capaz de responder con la necesaria flexibilidad y oportunidad a las exigencias de financiamiento de los Organismos portuarios en las distintas coyunturas económicas. Por ello se fija un procedimiento más acorde con el previsto para los Puertos Autónomos en el artículo 27 de la posterior Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, y que, sin menoscabo alguno de las competencias que hoy tienen tanto el Gobierno en su conjunto como, en particular, los Ministerios más directamente interesados, permite superar los inconvenientes del actual sistema.

Artículo 1.º

El régimen de tarifas de los servicios prestados por organismos o entidades portuarias dependientes de la Administración Central, establecido por la Ley 1/1966, de 28 de enero, queda modificado en la forma que señala la presente Ley.

Artículo 2.º

La tarifa G-tres se denominará «Mercancías y pasajeros». Comprende la utilización de las aguas del puerto y dársenas, accesos terrestres, vías de circulación, zonas de manipulación y estaciones marítimas y servicios generales de policía.

Son sujetos pasivos obligados al pago los armadores o los consignatarios de los barcos que utili-

cen el servicio, y los propietarios del medio de transporte cuando la mercancía entre y salga del puerto por medios exclusivamente terrestres.

Serán responsables subsidiariamente del pago de la tarifa los propietarios de la mercancía y, en su defecto, sus representantes autorizados, salvo que prueben haber hecho provisión de fondos a los responsables principales.

Las bases para la liquidación de la tarifa serán, para las mercancías, su clase y peso y, para los pasajeros, su número y modalidad de pasaje, y en ambos casos la clase de navegación y el tipo de operación.

Esta tarifa se devengará cuando se inicien las operaciones de paso de las mercancías o pasajeros por el puerto.

Artículo 3.º

La tarifa G-cuatro se denominará «Pesca fresca». Comprende la utilización, por los buques pesqueros en actividad y los productos de la pesca marítima fresca, de las aguas del puerto, instalaciones de balizamiento, muelles, dársenas, zonas de manipulación y servicios generales de policía.

Son sujetos pasivos obligados al pago el armador del buque o el que en su representación realice la primera venta.

El sujeto pasivo deberá repercutir el importe de la tarifa G-cuatro sobre el primer comprador de la pesca, si lo hay, quedando éste obligado a soportar dicha repercusión, que se hará constar de manera expresa y separada en la factura o documento equivalente.

Subsidiariamente, serán responsables del pago de la tarifa el primer comprador de la pesca, salvo que demuestre haber soportado efectivamente la repercusión, y el representante del armador, en su caso.

La base para la liquidación de la tarifa es el valor de la pesca embarcada, desembarcada o transbordada.

Se devengará esta tarifa cuando se inicien las operaciones de embarque, desembarque o transbordo de los productos de la pesca.

Artículo 4.º

La tarifa G-cinco se denominará «Embarcaciones deportivas y de recreo». Comprende los servicios generales prestados a este tipo de embarcaciones.

Son sujetos pasivos obligados al pago el propietario de la embarcación o su representante autorizado, y, subsidiariamente, el capitán o patrón de la misma.

La base para la liquidación de la tarifa será el producto de la eslora total de la embarcación por la manga máxima y el tiempo de estancia en fondo o atraque.

Se devengará cuando la embarcación haya entrado en las aguas de las distintas zonas del puerto.

Artículo 5.º

A los cruceros turísticos les serán de aplicación las tarifas generales G-uno, G-dos y G-tres, con las

reducciones que en sus cuantías se establezcan, así como específicas, en su caso.

Artículo 6.º

La tarifa E-uno se denominará «Grúas de pórtico». Comprende la utilización de las grúas de pórtico convencionales o no especializadas.

Son sujetos pasivos obligados de pago de tarifa los usuarios de los correspondientes servicios, siendo reponsables subsidiariamente del pago los propietarios de las mercancías y, en su defecto, sus representantes autorizados, salvo que prueben haber hecho a éstos provisión de fondos.

La base para la liquidación será el tiempo de disponibilidad de la correspondiente grúa, devengándose desde la puesta a disposición de la misma.

Artículo 7.º

La tarifa E-cuatro se denominará «Servicios diversos». Comprende cualesquiera otros servicios de los prestados por el organismo portuario, no enumerados en las restantes tarifas y que se establezcan específicamente en cada puerto o se presten previa aceptación del presupuesto por los peticionarios.

Son sujetos pasivos obligados al pago los usuarios de los correspondientes servicios.

La base para la liquidación será el número de unidades del servicio prestado en cada caso, y se devengará desde la puesta a disposición del mismo, o, en su defecto, desde el inicio de su prestación.

Artículo 8.º

Quedan sin efecto las tarifas G-cinco, «Vehículos industriales. Especial-Embarcaciones deportivas y cruceros turísticos»; E-cuatro, «Instalaciones para reparación de embarcaciones»; E-cinco, «Servicios diversos habituales», y E-seis, «Servicios eventuales», según el contenido dado a las mismas por la Ley 1/1966, de 28 de enero.

Artículo 9.º

Las tarifas por servicios generales y específicos y los cánones por concesiones y autorizaciones administrativas se fijarán y actualizarán anualmente con sujeción a la política económico-financiera y de tarifas portuarias determinada por el Gobierno, y a la normativa general y objetivos anuales de gestión que, en ejecución de esa política, se establezcan por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, tanto para el conjunto del sistema portuario como para cada una de sus Entidades. El citado Departamento establecerá los límites máximos y mínimos de las tarifas correspondientes, con informe preceptivo de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Estos informes serán emitidos en el plazo de un mes, pasado el cual se entenderán evacuados en sentido favorable.

Artículo 10

1. Dentro de los límites previstos en el artículo anterior, corresponderá la fijación y revisión de las tarifas y cánones a:

a) En los puertos gestionados por Juntas de Puertos y por la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, previa propuesta de dichos organismos, excepto en las tarifas E-tres y E-cuatro, en las que éstos serán competentes para su aprobación.

b) En cualquier caso, los estudios y propuestas que se realicen se sujetarán a las disposiciones reguladoras del funcionamiento de las entidades reguladoras respectivas.

DISPOSICION TRANSITORIA

En el plazo de seis meses a partir de la fecha de publicación de la presente Ley, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, determinará la política económico-financiera y de tarifas de los puertos a cargo de Organismos o entidades dependientes de la Administración Central. Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo fijará las normas generales de aplicación de las mismas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 9.º de esta Ley. Hasta tanto continuarán vigentes las tarifas que se dejan sin efecto, así como los actuales procedimientos de revisión de las mismas.

DISPOSICION DEROGATORIA

Quedan derogados los artículos 11 y 19 de la Ley 1/1966, de 28 de enero, sobre Régimen Financiero de los Puertos Españoles, y cuantas disposiciones de la misma se opongan a lo establecido en la presente Ley.

DISPOSICION FINAL

Se autoriza al Gobierno para proceder, en el plazo de un año, a la refundición de los preceptos de la presente Ley con los de la Ley de 28 de enero de 1966 —con las modificaciones introducidas por la disposición adicional decimosexta de la Ley 50/1984, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1985— y los de la Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, que resulten afectados, regularizando, aclarando y armonizando los textos legales correspondientes.

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Palacio de la Zarzuela, Madrid, a 1 de julio de 1985.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
FELIPE GONZALEZ MARQUEZ

CORRECCION DE ERRORES DE LA LEY 18/1985, DE 1 DE JULIO, POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 1/1966, DE 28 DE ENERO, SOBRE REGIMEN FINANCIERO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES («BOE», núm. 250, de 18 de octubre de 1985).

Advertidos errores en el texto de la Ley 18/1985, de 1 de julio, por la que se modifica la Ley 1/1966, de 28 de enero, sobre Régimen Financiero de los Puertos Españoles, inserta en el «Boletín Oficial del Estado», número 158, de 3 de julio, se transcriben a continuación las siguientes rectificaciones:

En el párrafo 3.º del preámbulo, en la línea 10.ª, donde dice: «... puedan servir la pauta...», debe decir: «... puedan servir de pauta...».

En el artículo 5.º, línea 3.ª, donde dice: «se esta-

blezcan, así como específicas, en su caso.», debe decir: «... se establezcan, así como las específicas, en su caso.».

En el artículo 6.º, párrafo 2.º, línea 1.ª, donde dice: «Son sujetos pasivos obligados de pago de tarifa los...», debe decir: «Son sujetos pasivos obligados al pago de la tarifa los...».

En el artículo 10, apartado 2, línea 3.ª, donde dice: «... las entidades reguladoras respectivas.», debe decir: «... las entidades respectivas.».