BOLETÍN OFICIAL
DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XV LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY **4 de diciembre de 2025** **Núm. 34-3** **Pág. 1**

ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

121/000034 Proyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de las enmiendas al articulado presentadas en relación con el Proyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, así como del índice de enmiendas.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de noviembre de 2025.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Fernando Galindo Elola-Olaso.**

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Mixto al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de octubre de 2024.—**Cristina Valido García,** Diputada del Grupo Parlamentario Mixto (CCa) y Portavoz adjunto Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 1

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

cve: BOCG-15-A-34-3

De adición

Texto que se propone:

«Disposición final: Se añade una disposición adicional a la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria:

Disposición adicional. *Datos tributarios para la evaluación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias y su condición de región ultraperiférica.*

1. Podrán comunicarse datos tributarios, de carácter reservado, al Instituto Canario de Estadística para la elaboración de estadísticas y estudios de evaluación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, así como de estadísticas sobre políticas asociadas a la condición de ultraperiferia recogida en el artículo 349 del Tratado de la Unión Europea.

2. La comunicación de los datos personales al Instituto se entenderá amparada en el artículo 6.1 e) del Reglamento (UE) 2016/679 en los casos en que la estadística para la que se requiera la información venga exigida por una norma de Derecho de la Unión Europea o se encuentre incluida en los instrumentos de programación estadística legalmente previstos.»

JUSTIFICACIÓN

Desde que España se integró en la UE, en 1986, el Archipiélago canario ha tenido un tratamiento diferenciado que ha ido evolucionado hasta la actualidad, permitiendo afianzar las garantías jurídicas que reconocen las singularidades canarias en el contexto de la Unión Europea. La incorporación del artículo 299.2 en el Tratado de Ámsterdam, que entró en vigor en mayo de 1999, supone, por primera vez, el reconocimiento de la ultraperificidad por el Derecho Primario y se consolida en favor de las Regiones Ultraperiféricas (RUP) una base jurídica sólida y estable para el establecimiento de un tratamiento diferenciado en su favor. Desde la adopción de este artículo, la estrategia de desarrollo de las RUP ha sido siempre impulsada por los distintos Consejos Europeos y desarrollada después a través de Comunicaciones de la Comisión Europea. El Tratado sobre el Funcionamiento de la UE (Tratado de Lisboa, 2007) sigue reconociendo a las RUP como regiones plenamente europeas, consolidando la base jurídica del artículo 299.2 del TCE en tres preceptos que están recogidos en el Tratado de Funcionamiento de la UE: artículos 107, 35, 349, y 355. Específicamente el artículo 349 sustituye al anterior artículo 299.2 y establece:

Teniendo en cuenta la situación estructural social y económica de Guadalupe, la Guayana Francesa, Martinica, la Reunión, San Bartolomé, San Martín, las Azores, Madeira y las islas Canarias, caracterizada por su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos y dependencia económica de un reducido número de productos, factores cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo, el Consejo, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo, adoptará medidas específicas orientadas, en particular, a fijar las condiciones para la aplicación de los Tratados en dichas regiones, incluidas las políticas comunes. Cuando el Consejo adopte dichas medidas específicas con arreglo a un procedimiento legislativo especial, se pronunciará también a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo.

Las medidas contempladas en el párrafo primero se referirán, en particular, a las políticas aduanera y comercial, la política fiscal, las zonas francas, las políticas agrícola y pesquera, las condiciones de abastecimiento de materias primas y de bienes de consumo esenciales, las ayudas públicas y las condiciones de acceso a los fondos estructurales y a los programas horizontales de la Unión.

cve: BOCG-15-A-34-3

El Consejo adoptará las medidas contempladas en el párrafo primero teniendo en cuenta las características y exigencias especiales de las regiones ultraperiféricas, sin poner en peligro la integridad y coherencia del ordenamiento jurídico de la Unión, incluido el mercado interior y las políticas comunes.

Asimismo, la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, lo adapta para su integración en el marco europeo; y la Ley 8/2018, de 5 de noviembre, por la que se modifica la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, realiza nuevos ajustes de integración.

Por otra parte, cabe señalar que en la reciente Comunicación de la Comisión COM(2022) 198 final «Dar prioridad a las personas, asegurar el crecimiento sostenible e inclusivo y liberar el potencial de las regiones ultraperiféricas de la UE» se insta por parte de la Comisión a los Estados miembros afectados y a las regiones ultraperiféricas a: Ampliar la recopilación de datos en las regiones ultraperiféricas para cerrar las brechas existentes en las estadísticas regionales.

Debemos señalar que un sistema estadístico desarrollado contribuye a los avances de la sociedad y fomenta la calidad democrática de un país. La elaboración de información independiente y de calidad sobre la economía, la sociedad y en general sobre las características de nuestro entorno, ofrece a los responsables de la toma de decisiones la mejor herramienta para el desempeño de sus funciones.

En el caso de la Comunidad Autónoma de Canarias es esencial la producción de información estadística oficial que permita hacer un adecuado seguimiento y evaluación de las políticas asociadas a su Régimen Económico y Fiscales y a su condición de ultraperiferia. Debemos recordar que esta condición de ultraperiferia se intenta compensar con políticas públicas fiscales para facilitar el transporte y la movilidad.

Las obligaciones estadísticas de informantes (empresas, ciudadanos, etc.) son una carga administrativa más. Sobre sus duplicidades se han elaborado diversos informes entre los que destaca el de la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas (CORA).

En ese sentido, la legislación comunitaria recoge expresamente (Reglamento (CE) n.º 223/2009) que, para reducir la carga de respuesta de los encuestados, los miembros del sistema estadístico europeo tendrán acceso a fuentes administrativas de datos, pertenecientes a sus respectivos sistemas de administración pública, siempre que estos sean necesarios para desarrollar, elaborar y difundir estadísticas europeas. Asimismo, el Código de buenas prácticas de las estadísticas europeas (CBP), en su noveno principio, contempla que deben utilizarse fuentes administrativas para evitar que se dupliquen las solicitudes de información.

Por lo tanto, la modificación propuesta se fundamenta en los criterios aportados por la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas (CORA) y los recogidos por la legislación comunitaria.

ENMIENDA NÚM. 2

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Diez. Artículo 77, apartado 2, segundo párrafo.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se propone que el actual apartado diez pase a ser el once y así sucesivamente e introducir un nuevo apartado diez con el siguiente texto:

«Se añade un nuevo párrafo final en el artículo 72.1 con el siguiente contenido:

La Autoridad Portuaria podrá, igualmente, autorizar la utilización del dominio público portuario para actividades económicas no strictamente portuarias que contribuyan de forma significativa al fomento de la actividad económica en el ámbito de influencia del Puerto y/o que se consideren estratégicas para su desarrollo económico y/o social, sometidas en todo caso al cumplimiento de la normativa urbanística que resulte aplicable.»

JUSTIFICACIÓN

El Puerto constituye, en muchos casos, la primera empresa en determinados ámbitos geográficos, específicamente en los insulares. Es, por ello, no sólo una instalación logística esencial sino también un motor económico de extraordinaria dimensión cuyos efectos se proyectan sobre todo su ámbito de influencia. La presente enmienda pretende dar a las Autoridades Portuarias instrumentos adecuados para coadyuvar a las políticas económicas de fomento a la actividad económica desarrolladas por las autoridades competentes en su ámbito de influencia facilitando, por ejemplo, la instalación en el Puerto de actividades de fomento o apoyo a la innovación y crecimiento económico o de actividades estratégicas para el desarrollo económico o social.

ENMIENDA NÚM. 3

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una nueva Disposición Transitoria Segunda, pasando la Disposición Transitoria Única a ser Primera.

Texto propuesto:

«Disposición Transitoria 2. Los usos que no puedan considerarse como estrictamente portuarios a tenor de lo dispuesto en el artículo 72.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que resulten autorizados por concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, se entenderá autorizados al amparo de lo establecido en el último párrafo del artículo 72.1 introducido por el artículo 1.º 10 de la presente Ley.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de introducir seguridad jurídica y dar cobertura a aquellas situaciones puntuales existentes en los Puertos de Interés General, en las que se realizan

cve: BOCG-15-A-34-3

utilizaciones del dominio público portuario para usos no estrictamente portuarios en la definición contenida en la Ley.

ENMIENDA NÚM. 4

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintiuno. Título I del libro segundo, capítulo I.

De modificación

Texto que se propone:

«Artículo 253. *Registro Especial de Buques y Registro Especial de Empresas Navieras.*

En el punto 6. Debe decir:

6. Las embarcaciones de ~~mas de~~ 15 metros **o más** de eslora y que desarrollen una actividad confines comerciales o lucrativos, incluida la náutica de recreo, podrán inscribirse en el Registro Especial, sin que les sea exigible el requisito de arqueo bruto previsto en el apartado anterior. **Se considerarán también inscribibles las embarcaciones civiles de titularidad o posesión pública que desempeñen funciones que pudieran tener propósito mercantil o comercial si pertenecieran al sector privado.»**

JUSTIFICACIÓN

España ha firmado su instrumento de adhesión al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979, hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979, y donde las Partes se obligan a tomar todas las medidas legislativas u otras medidas apropiadas que se precisen para dar plena efectividad a lConvenio y a su anexo. Con esta finalidad, se creó la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima(SASEMAR), entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y que se desarrolla en los artículos 267 a 277 del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante.

Dicha entidad, cuenta (entre otros) con una dotación de unidades marítimas propias, que se clasifican e nRemolcadores, Guardamares y Salvamares.

Las unidades tipo Remolcador (14) y Guardamar (5), por sus características, se encuentran matriculadas en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, y por tanto, sus tripulantes, beneficiados por la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias; artículos 73 a 79.

Para incluir las anteriores unidades en dicho Registro Especial, el actual TRLPEMM (Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre) recoge en su Disposición Adicional decimosexta, en el punto 4,apartado a) el siguiente texto:

a) Podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial las empresas navieras que tengan en Canarias su centro efectivo de control, o que, teniéndolo en el resto de España o en el extranjero, cuenten con un establecimiento o representación permanente

cve: BOCG-15-A-34-3

en Canarias, a través del cual vayan a ejercer los derechos y a cumplir las obligaciones atribuidas a las mismas por la legislación vigente.

Para la inscripción de las empresas navieras será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro mercantil donde se refleje que el objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque.

También podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial los organismos públicos o la Administración pública que, cumpliendo los requisitos anteriormente establecidos, ostenten la titularidad o la posesión por cualquier título que garantice la disponibilidad sobre la totalidad de los buques civiles a que se refiere la letra b) de este apartado, aportando una certificación del órgano competente que acredite la titularidad o posesión del buque.

Para seguir manteniendo dichas unidades dentro del Registro Especial, el Proyecto de Ley del TRLPEMM recoge en su artículo 253, punto 4, apartado a) el siguiente texto:

a) Que se trate de un buque apto para la navegación con un propósito mercantil, incluido cuandoesté en construcción. Se considerarán también inscribibles los buques civiles de titularidad o posesión pública que desempeñen funciones que pudieran tener propósito mercantil o comercial siperteneciera al sector privado.

Pues bien, esta situación, crea un agravio comparativo de gran relevancia entre los trabajadores y trabajadoras que tripulan las unidades Salvamar (55), ya que a éstos no se les aplica la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias; artículos 73 a 79; al no poder inscribir dichas unidades en el Registro Especial.

Pues bien, cabe destacar que el Proyecto de Ley del TRLPEMM, ha incluido en el punto 6 del artículo 253 una redacción que permite que las embarcaciones de más de 15 metros de eslora y que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos, incluida la náutica de recreo, podrán inscribirse en el Registro Especial, sin que les sea exigible el requisito de arqueo bruto previsto en el apartado anterior.

Con este nuevo punto, se abre la posibilidad a que se inscriban en el Registro Especial cualquier embarcación de mas de 15 metros de eslora, siempre y cuando desarrolle actividades con fines comerciales o lucrativos, incluida la náutica de recreo.

Por tanto, no podemos permitirnos el lujo de dejar pasar este Proyecto de Ley sin que dicho artículo(253), recoja en su punto 6 la misma excepción que se ha introducido en el punto 4 para incluir a las unidades civiles de titularidad pública. No es comprensible mantener esta diferencia entre unas unidades consideradas como buque respecto de otras consideradas como embarcación. Si el Registro Especial se ha abierto a las embarcaciones de más de 15 m, aun estando éstas incluidas en la náutica de recreo, bien lo merecen también las unidades civiles de titularidad pública.

Por otra parte, cabe mencionar también, y con la finalidad de no dejar ninguna unidad fuera de la aplicación de este apartado, que aunque son cada vez las menos, aún quedan unidades de 15 m de eslora, por lo cual, vemos necesario imponer el matiz de «15 o mas».

En conclusión, viendo de forma positiva la inclusión del punto 6 del artículo 253 del Texto Refundido dela Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, consideramos prioritario incluir la misma referencia que se ha incluido en el punto 4 para no dejar fuera del Registro Especial a las embarcaciones civiles de titularidad pública.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 5

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

Se enmienda el segundo párrafo del capítulo XIX.

Texto propuesto:

«La introducción de este nuevo capítulo ha permitido modificar el artículo 304 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para posibilitar que la enajenación de un buque por falta de abono de los gastos de remoción por parte del propietario tenga lugar mediante el procedimiento de subasta notarial o por entidad especializada.»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación introduce la posibilidad de utilizar entidades especializadas como método alternativo a la subasta notarial para la enajenación de buques. Las entidades especializadas en subastas de embarcaciones suelen proporcionar mejores resultados que las subastas notariales tradicionales, con mayor eficiencia, alcanzando un público más específico del sector náutico y potencialmente mejores precios. Esta opción adicional flexibiliza y moderniza el procedimiento de enajenación, permitiendo elegir el método más adecuado según las circunstancias particulares de cada caso.

ENMIENDA NÚM. 6

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone a adición de un nuevo apartado Uno bis en el Artículo uno con el siguiente texto:

«Se modifica el apartado 4 del artículo 5, que queda redactado como sigue: 4. En la regulación de las adscripciones será de aplicación la legislación de costas. El plazo de las concesiones que se otorguen en los bienes adscritos, incluidas las prórrogas en su caso, no podrá ser superior a 75 años, siendo competencia de las comunidades autónomas la regulación del régimen transitorio de las mismas.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación aclara el plazo máximo de las concesiones en puertos autonómicos, igualándolo con el previsto para el dominio público portuario estatal. Esta armonización es especialmente relevante para los puertos de competencia autonómica, donde los concesionarios deben afrontar directamente grandes inversiones en infraestructuras básicas (diques, escolleras, etc.) que en puertos de interés general no asumen los concesionarios.

La clarificación del plazo máximo de 75 años proporciona seguridad jurídica a todos los actores del sector, permitiendo una amortización adecuada de las inversiones y favoreciendo el desarrollo de proyectos náutico-deportivos y turísticos de calidad.

Adicionalmente, otorgar a las Comunidades Autónomas la competencia para regular el régimen transitorio les permite gestionar estos cambios normativos de forma adaptada a sus necesidades territoriales específicas, atendiendo a los intereses vinculados al carácter turístico y recreativo de estos puertos, sector estratégico para muchas comunidades costeras.

ENMIENDA NÚM. 7

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un apartado Uno ter en el Artículo Uno con el siguiente texto:

«Se añade un nuevo apartado 6 al artículo 5. El articulo 5.6 queda redactado como sigue: 6. Las Comunidades Autónomas, en el ejercicio de sus competencias sobre puertos deportivos y de refugio, podrán delimitar y regular en la zona de servicio de dichos puertos las aguas interiores y exteriores (Zona I y Zona II) en términos análogos a los previstos en el artículo 69 de esta ley.»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda dota de mayor seguridad jurídica a las Comunidades Autónomas en la gestión integral de los espacios marítimos vinculados a los puertos deportivos y de refugio de su competencia. El crecimiento de la náutica recreativa ha generado nuevas necesidades, como la ordenación de áreas de fondeo en aguas exteriores adyacentes a los puertos deportivos, que carecían de un marco jurídico claro.

Mientras el artículo 69 del TRLPEMM permite a los puertos estatales delimitar una Zona II o exterior, no existía reconocimiento explícito de esta facultad para puertos autonómicos. Esta modificación permite: 1) mejorar la ordenación del espacio marítimo con zonas de fondeo reguladas; 2) aumentar la capacidad de acogida sin costosas ampliaciones físicas; 3) incrementar la seguridad mediante un control más efectivo; 4) impulsar sistemas de fondeo ecológicos; y 5) equiparar las capacidades de gestión entre puertos estatales y autonómicos, respetando el marco competencial constitucional.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 8

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Adición de un nuevo apartado nueve bis en el Artículo Uno con el siguiente texto:

«La letra c) del artículo 72.1 queda redactada como sigue:

c) Usos náutico-deportivos y turísticos.»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación reconoce formalmente la importante realidad del uso turístico en espacios náutico-deportivos. Las instalaciones náuticas son polos de atracción para un turismo de alto poder adquisitivo que diversifica y complementa la oferta turística general. Estas instalaciones promueven un estilo de vida saludable y sostenible, cumpliendo con normativas medioambientales y fomentando la innovación en servicios turísticos.

Además, mejoran la calidad de vida local al proporcionar infraestructuras para recreación y ocio tanto para residentes como visitantes, desarrollando la interacción puerto-ciudad, especialmente relevante dado que los puertos son puertas de entrada naturales a las actividades turísticas vinculadas al mar. La enmienda simplemente articula en la normativa una realidad económica y social ya existente.

ENMIENDA NÚM. 9

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Adición de un nuevo apartado Nueve, que sería ter, en el Artículo Uno, con el siguiente texto:

«Se da una nueva redacción al apartado 3 del artículo 72, que quedaría redactado como sigue: “3. Están prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para uso residencial y/o habitacional así como instalaciones de tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión. Asimismo, quedará prohibida la publicidad comercial en el dominio público portuario mediante carteles, vallas y medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones. No obstante, la Autoridad Portuaria

cve: BOCG-15-A-34-3

competente podrá autorizar: a) Los carteles informativos y rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión administrativa de la Autoridad Portuaria, así como la explotación de espacios publicitarios en el interior de terminales de pasajeros. b) La explotación de espacios publicitarios en las concesiones otorgadas para usos náutico-deportivos y turísticos. c) La publicidad temporal para actividades deportivas, sociales y culturales que ocasionalmente se desarrollen en el dominio público portuario. Para los supuestos indicados, la Autoridad Portuaria establecerá las condiciones específicas de la actividad publicitaria y su duración, determinando el régimen económico de la misma, la ubicación y las características de los soportes publicitarios, que serán, en todo caso, compatibles con la explotación portuaria y no podrán afectar a la señalización marítima ni a las operaciones portuarias.”»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda moderniza y flexibiliza el régimen de publicidad en el dominio público portuario, particularmente en espacios con usos náutico-deportivos y turísticos, manteniendo las garantías necesarias para la correcta explotación portuaria. La regulación actual sobre publicidad comercial ha quedado desfasada ante la evolución de las instalaciones portuarias, especialmente aquellas con vocación turística.

La modificación mantiene la prohibición general pero introduce excepciones específicas que permiten a las Autoridades Portuarias autorizar determinados espacios publicitarios en concesiones náutico-deportivas y turísticas, cuya naturaleza y funcionalidad es compatible con una presencia publicitaria controlada. Se establece claramente que la Autoridad Portuaria regulará las condiciones, garantizando que la publicidad no afecte a la señalización marítima ni a las operaciones portuarias. Esta actualización se alinea con tendencias internacionales de modernización portuaria y permite una fuente adicional de ingresos para mejorar servicios e incrementar la competitividad de nuestras instalaciones.

ENMIENDA NÚM. 10

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Adición de un apartado Nueve quater, en el Artículo Uno, con el siguiente texto:

«Se da una nueva redacción al apartado 4 del artículo 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que quedará redactado como sigue: “4. Por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria podrá autorizar la instalación de usos hoteleros y habitaciones en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, debiendo tales usos acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión podrá ser autorizado por el Ministro de Fomento

cve: BOCG-15-A-34-3

cuando se aprecien circunstancias excepcionales y de utilidad pública. La Autoridad Portuaria podrá autorizar la publicidad para actividades deportivas, sociales y culturales que ocasionalmente se desarrollen en el dominio público portuario.”»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación reconoce y consolida una realidad ya presente en varios puertos españoles, donde instalaciones hoteleras (como en Barcelona, A Coruña, y las planificadas en Málaga y Cádiz) han demostrado ser beneficiosas para la economía local y la integración urbana. Las instalaciones de alojamiento en puertos tienen precedentes históricos bajo la Ley de Puertos Deportivos de 1969 y han contribuido significativamente al desarrollo económico y turístico de sus zonas.

Autorizar usos hoteleros y habitacionales en espacios portuarios potencia el desarrollo económico, genera empleo e inversiones, y fortalece la interacción puerto-ciudad. Esta flexibilidad permite a las Autoridades Portuarias adaptar espacios a las necesidades de las comunidades locales, favoreciendo un desarrollo sostenible integrado en la planificación urbanística. Adicionalmente, en ciertos casos, permite paliar déficits de vivienda y mejorar la calidad de vida del personal portuario facilitando su acceso al trabajo.

ENMIENDA NÚM. 11

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Adición de un nuevo apartado Once bis en el Artículo Uno, con el siguiente texto:

«Se modifica el primer párrafo del punto c) del apartado 2 del artículo 82, que queda redactado como sigue:

“c) La Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de Puertos del Estado, autorizará prórrogas no previstas en el título concesional que, unidas a las anteriormente otorgadas y al plazo inicial, superen en total el plazo de 50 años o que, no superando este plazo, la suma de las prórrogas ya otorgadas supere una vez y media el plazo inicial, en aquellas concesiones que presten una actividad o servicio cuya continuidad esté prevista por la Autoridad Portuaria y que sean de interés estratégico o relevante para el puerto o para el desarrollo económico de su zona de influencia, o supongan el mantenimiento en el puerto de la competencia en el mercado de los servicios portuarios, cuando el concesionario se comprometa a llevar a cabo:”»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación elimina el concepto jurídico indeterminado del «carácter excepcional» para las prórrogas no previstas en el título concesional, aportando mayor

cve: BOCG-15-A-34-3

seguridad jurídica tanto a las autoridades portuarias como a los concesionarios. Al eliminar esta exigencia de excepcionalidad, se permite determinar con mayor objetividad y previsibilidad las resoluciones sobre solicitudes de prórroga basadas en el interés estratégico o relevancia de las concesiones.

Esta clarificación reduce la posibilidad de judicialización de estos expedientes, que resulta inoperante y compromete la seguridad jurídica. Importante destacar que la enmienda mantiene el margen de discrecionalidad necesario para la Administración, que sigue teniendo la facultad de apreciar la relevancia o interés estratégico de la concesión a prorrogar, garantizando así el control administrativo adecuado.

ENMIENDA NÚM. 12

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Adición de un nuevo apartado Once ter en el artículo Uno, con el siguiente texto:

«Se añade un nuevo punto d) al apartado 2 del artículo 82 con la siguiente redacción:

d) La prórroga de la concesión supone la modificación del título concesional. Los contratos de cesión del derecho de uso otorgados al amparo de la concesión inicial tienen un plazo máximo de duración coincidente con la finalización de la concesión inicial. En su caso, el concesionario deberá determinar en dicho nuevo periodo de prórroga, previa autorización de la Autoridad Portuaria, las nuevas condiciones de uso y ocupación de los elementos portuarios, de acuerdo con la Resolución de prórroga.»

JUSTIFICACIÓN

Esta adición clarifica la naturaleza jurídica del nuevo plazo de prórroga de una concesión, estableciendo explícitamente que implica la modificación del título concesional original. La enmienda busca evitar la conflictividad judicial que frecuentemente surge en estos casos, especificando que los derechos cedidos en base a las condiciones y plazo del título original se extinguen con la modificación que supone la prórroga.

Al establecer que los contratos de cesión de derechos de uso tienen un plazo máximo coincidente con la concesión inicial, y que para el periodo de prórroga el concesionario debe determinar nuevas condiciones (previa autorización de la Autoridad Portuaria), se proporciona un marco claro que previene situaciones litigiosas y aporta seguridad jurídica a todas las partes involucradas: la Autoridad Portuaria, el concesionario principal y los posibles cesionarios de derechos.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 13

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Adición de un nuevo apartado Dieciocho bis en el Artículo Uno con el siguiente texto

«Se añade un nuevo párrafo al final del artículo 183: “En las concesiones y autorizaciones de puertos deportivos o marinas, cuando se cedan espacios o locales en régimen de arrendamiento, la única tasa de actividad correspondiente a dichos espacios será la aplicada sobre los ingresos por arrendamiento, sin que proceda el cobro de una tasa de actividad adicional a los arrendatarios por las actividades económicas que desarrollen en los mismos.”»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación evita la doble imposición sobre una misma actividad económica, puesto que los ingresos por arrendamiento ya están incluidos en la base imponible del concesionario principal. La enmienda proporciona seguridad jurídica y claridad en la aplicación de la tasa, eliminando interpretaciones divergentes entre diferentes Autoridades Portuarias.

La medida facilita significativamente la gestión y el cálculo de la tasa, evitando situaciones complejas de determinación de bases imponibles en casos de empresas con múltiples ubicaciones o servicios. Favorece la viabilidad económica de actividades complementarias en puertos deportivos, especialmente relevantes para el sector turístico. También se alinea con principios de eficiencia administrativa al simplificar la gestión y reducir costes de cumplimiento tanto para la administración como para los operadores, mientras mantiene la capacidad recaudatoria de las Autoridades Portuarias, ya que estos ingresos siguen computando en la base imponible del concesionario principal.

ENMIENDA NÚM. 14

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Adición de un nuevo apartado Diecinueve bis en el Artículo Uno con el siguiente texto:

«Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 238:

4. Los sujetos pasivos sustitutos tendrán derecho a obtener de la Autoridad Portuaria correspondiente la información necesaria para el cumplimiento de sus obligaciones, incluyendo el acceso a un registro centralizado de pagos de la tasa. Asimismo, podrán comunicar a la Autoridad Portuaria el impago de la tasa por parte de los contribuyentes para que esta inicie el procedimiento ejecutivo de cobro correspondiente, actuando la Autoridad Portuaria como administración recaudadora.»

JUSTIFICACIÓN

Esta adición aborda el problema fundamental de la falta de información y las dificultades prácticas que enfrentan los concesionarios como sujetos pasivos sustitutos en el cobro de tasas. Actualmente, estos sujetos deben recaudar las tasas sin tener información suficiente sobre pagos previos realizados directamente a la Autoridad Portuaria.

La enmienda proporciona una base legal sólida para que los sustitutos obtengan los datos necesarios para cumplir adecuadamente sus obligaciones fiscales, incluyendo el acceso a un registro centralizado de pagos. Además, establece un mecanismo para trasladar la responsabilidad del cobro ejecutivo a la Autoridad Portuaria en caso de impago, reconociendo que esta cuenta con herramientas administrativas más eficaces para esta función. Esta modificación equilibra las responsabilidades entre los sujetos pasivos sustitutos y la Autoridad Portuaria, mejorando la eficiencia recaudatoria global.

ENMIENDA NÚM. 15

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Adición de un nuevo apartado Veinte bis en el Artículo Uno con el siguiente texto:

«Se modifica el artículo 242, que tendrá la siguiente redacción:

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

cve: BOCG-15-A-34-3

la que no se incluirán las embarcaciones que hubieran acreditado el abono de la misma. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 20 por ciento en el importe de la cuota tributaria.”»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación extiende explícitamente el régimen de estimación simplificada a las instalaciones náutico-deportivas en concesión o autorización. Este sistema facilita considerablemente la gestión administrativa tanto para concesionarios como para la Autoridad Portuaria, estableciendo una cuota basada en datos estadísticos de los dos últimos años.

El régimen simplificado evita el tedioso proceso de liquidación individual por cada embarcación, mientras que la bonificación del 20 % actúa como incentivo para acogerse a este sistema, lo que redunda en una gestión más eficiente. La enmienda mantiene la posibilidad de que el concesionario renuncie expresamente a este régimen si así lo prefiere, garantizando flexibilidad según las particularidades de cada instalación. Esta clarificación normativa beneficia especialmente a las instalaciones náutico-deportivas, que suelen gestionar un alto volumen de embarcaciones con estancias variables.

ENMIENDA NÚM. 16

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuarenta. Artículo 304, apartado 3.

De modificación

Texto que se propone:

Cuarenta. Se modifica el apartado 3 del artículo 304:

«3. Si el peligro de hundimiento, el hundimiento o el naufragio del buque tuviere lugar fuera de las aguas portuarias y en los espacios marítimos españoles, el Capitán Marítimo será competente para ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo. Asimismo, el Capitán Marítimo emitirá informe en todos los supuestos en los cuales el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque, pudieran producir episodios de contaminación marítima o verse afectada la seguridad en la navegación.

En los casos en que la Administración marítima proceda a la remoción del buque, si el propietario, armador o naviero no abonase los gastos ocasionados podrá proceder a la enajenación de los restos del buque, mediante subasta notarial, **o por entidad especializada,** deduciendo del importe obtenido los gastos ocasionados. Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio.

A los efectos de la protección del crédito administrativo, las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria o de la Administración marítima por la remoción o cualquier otra actuación derivada de lo establecido en los apartados anteriores de este artículo, tendrán la preferencia de cobro establecida en el artículo 122.2 de la Ley de Navegación Marítima y en el artículo 12.3 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación añade la posibilidad de utilizar entidades especializadas como alternativa a la subasta notarial para la enajenación de restos de buques removidos cuyo propietario no haya abonado los gastos. Las entidades especializadas en el sector náutico suelen ofrecer subastas más eficientes, con mejores resultados económicos y mayor difusión entre el público potencialmente interesado en este tipo de bienes.

Este cambio flexibiliza el procedimiento de enajenación, permitiendo a la Administración marítima elegir el método más adecuado según las circunstancias particulares de cada caso, lo que puede acelerar el proceso y potencialmente incrementar el importe obtenido para cubrir los gastos de remoción. La modificación mantiene íntegramente el resto de garantías y procedimientos establecidos, incluyendo la protección del crédito administrativo y la vía de apremio cuando sea necesaria

ENMIENDA NÚM. 17

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuarenta y ocho. Título IV del libro tercero, capítulo II, sección 4.ª

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del artículo 320.2 incluido en la nueva redacción dada a la sección 4.ª del capítulo II del título IV del libro tercero previsto en el artículo 1 apartado 48:

«2. Si durante la tramitación del procedimiento se constata que el importe los gastos que genera el depósito o precinto de la embarcación supera su valor, acreditado mediante informe de la autoridad que ordenó esta medida, previa audiencia del propietario, se llevará a cabo su enajenación a la mayor brevedad o se acordará su desguace si así lo exige el estado de la embarcación. No obstante, abonados los gastos que corresponda, se autorizará al propietario la retirada de la embarcación siempre que respete la prohibición de navegación hasta que finalice el procedimiento sancionador. En todo caso, los gastos generados por el depósito o precinto de la embarcación, así como del desguace si se lleva a efecto, serán de cuenta del propietario. La enajenación de las embarcaciones se realizará mediante subasta notarial **o por entidad especializada, a instancias del Puerto o** de la Capitanía Marítima. El producto de la enajenación se ingresará en el Tesoro Público, previa detracción de los gastos del procedimiento y de las tasas y tarifas de puertos, de salvamento marítimo y lucha contra contaminación marítima devengadas y demás tributos por los que pueda responder la embarcación. En el supuesto de tratarse de embarcaciones sin estatuto aduanero de la Unión Europea, la disposición de la embarcación deberá cumplir con la legislación aduanera aplicable.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación introduce la opción de utilizar entidades especializadas como alternativa a la subasta notarial para la enajenación de embarcaciones retenidas cuyo depósito genere gastos que superen su valor. Las subastas realizadas a través del portal del BOE (sistema actual para subastas notariales) tienen un alto porcentaje de quedar desiertas (52 % según datos del Ministerio de Justicia) por su escasa especialización en el sector náutico.

Las entidades especializadas en subastas náuticas suelen obtener mejores resultados, llegando a un público específico y conocedor del mercado. Además, muchas de estas entidades repercuten sus honorarios al comprador, reduciendo los costes para la Administración. Esta modificación agiliza el procedimiento, incrementa las posibilidades de venta efectiva y mejora las cuantías obtenidas, permitiendo cubrir mejor los gastos generados y reducir la carga económica para los puertos y la Administración marítima.

ENMIENDA NÚM. 18

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Adición de un nuevo apartado Cincuenta y cuatro bis con el siguiente texto:

«Se añade una nueva disposición adicional: “Disposición Adicional Trigésima Octava. Redacción de Reglamento para Instalaciones Náutico-Deportivas y turísticas. En el plazo máximo de un año, se redactará y aprobará un Reglamento para la regulación de todas las cuestiones referentes a las instalaciones náutico-deportivas y turísticas de competencia estatal. Este Reglamento establecerá las condiciones, procedimientos y criterios técnicos y administrativos necesarios para facilitar la gestión, funcionamiento, seguridad y desarrollo sostenible de dichas instalaciones, garantizando su integración con el entorno urbano y un uso turístico que contribuya al desarrollo económico y social. Además, el Reglamento incluirá disposiciones específicas sobre la regulación de prórrogas concesionales, asegurando criterios claros y transparentes para su otorgamiento y su definición como concesiones relevantes o estratégicas, ya sea para el domino portuario o para su entorno, en conformidad con la normativa vigente.”»

JUSTIFICACIÓN

Tras la derogación de la Ley de Puertos Deportivos de 1969 y la transferencia de competencias a las CC.AA., las dársenas deportivas en puertos estatales carecen de un marco reglamentario específico, lo que dificulta su gestión eficiente. Esta enmienda establece un mandato para desarrollar un Reglamento específico que proporcione directrices claras sobre ordenación, explotación y desarrollo sostenible de estas infraestructuras.

El Reglamento aportará claridad y transparencia en criterios para prórrogas concesionales, minimizando arbitrariedades y proporcionando seguridad jurídica;

cve: BOCG-15-A-34-3

fomentará la inversión en infraestructuras náuticas al establecer condiciones predecibles; mejorará la eficiencia en la gestión concesional; permitirá adaptabilidad a cambios en demanda y mercado; y garantizará equidad y competencia leal. Todo ello contribuirá a un desarrollo equilibrado del sector náutico-deportivo y turístico en las instalaciones de competencia estatal, armonizando intereses públicos y privados.

ENMIENDA NÚM. 19

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Adición de un nuevo apartado Cincuenta y cuatro ter en el artículo Uno con el siguiente texto:

«Se modifica el apartado 1, letra a), epígrafe Dos. 1., de la disposición transitoria segunda, que queda redactada como sigue:

"Dos. 1. Se considera, en todo caso, incompatible con los criterios de ocupación del dominio público portuario establecidos en esta ley el mantenimiento de concesiones otorgadas a perpetuidad, por tiempo indefinido o por plazo superior a 50 años a contar desde la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

En todos estos casos, las concesiones vigentes se entenderán otorgadas por el plazo máximo de 50 años a contar desde la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre."»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación corrige una inconsistencia normativa que afecta injustificadamente a las concesiones portuarias anteriores a 1992. Actualmente existe una disparidad que carece de fundamento técnico o jurídico: mientras las concesiones nuevas pueden otorgarse hasta por 50 años (conforme a la Ley 18/2014), las anteriores a 1992 están limitadas a 35 años desde esa fecha.

Es importante destacar que no se trata de una ampliación de plazos o prórroga, sino de evitar la limitación arbitraria de derechos ya adquiridos en el otorgamiento de la concesión original. Esta incoherencia es especialmente notoria porque cuando los plazos se ampliaron de 30 a 35 años (Ley 48/2003) sí se actualizó el régimen transitorio, pero cuando en 2014 se ampliaron a 50 años se omitió hacer lo mismo.

Andalucía ya corrigió esta misma inconsistencia en 2020 (Ley 2/2020) para sus puertos autonómicos, estableciendo que los plazos iniciales de las concesiones vigentes no podían exceder los 50 años a contar desde la entrada en vigor de la Ley 27/1992.

Esta medida fortalece la seguridad jurídica del sector portuario, proporciona un marco normativo coherente y previsible, y elimina potenciales litigiosidades derivadas del tratamiento desigual entre concesiones, contribuyendo así al desarrollo equilibrado del sistema portuario español.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 20

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Adición de un nuevo apartado Cincuenta y cinco bis en el artículo Uno con el siguiente texto:

Enmienda de Adición. Artículo 1 apartado 55 bis

«Se añade una nueva disposición transitoria: “Disposición transitoria duodécima. Régimen transitorio aplicable al uso residencial o de habitación a construcciones ya existentes a la entrada en vigor de la Ley 27/1992. La prohibición de destinar edificaciones a uso residencial o de habitación prevista en el artículo 72.3 no será de aplicación a aquellos usos ya existentes o autorizados a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, incluyendo el uso turístico de las mismas.”»

JUSTIFICACIÓN

Esta disposición transitoria proporciona seguridad jurídica a las instalaciones que al amparo de la Ley de Puertos Deportivos de 1969 y su reglamento de desarrollo, mantienen títulos vigentes (originales o prorrogados) que incluyen alojamientos o usos residenciales.

El régimen jurídico anterior a la Ley 27/1992 permitía estos usos, que en muchos casos han funcionado correctamente durante décadas, contribuyendo al desarrollo turístico y económico de sus zonas. La enmienda reconoce y respeta estos derechos adquiridos, evitando situaciones de inseguridad jurídica o perjuicios económicos para instalaciones que operan legalmente desde antes de 1992. Esta disposición transitoria no amplía los usos residenciales o habitacionales en el dominio público portuario, sino que simplemente reconoce aquellos que ya existían o estaban autorizados bajo el marco legal anterior.

ENMIENDA NÚM. 21

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Adición de un nuevo apartado Cincuenta y cinco ter en el artículo Uno con el siguiente texto:

«Se añade una nueva disposición transitoria: "Disposición transitoria decimotercera. Ampliación del plazo de las concesiones que hubieran obtenido anteriores ampliaciones conforme a la disposición transitoria décima.

1. El plazo de las concesiones que hubieran obtenido ampliación conforme a la disposición transitoria décima de esta ley, podrá ser nuevamente ampliado por la Autoridad Portuaria, previo informe favorable de Puertos del Estado, cuando el concesionario se comprometa a alguna de las obligaciones previstas en los puntos a) y b) del apartado 1 de la mencionada disposición transitoria, debiendo el compromiso económico en todo caso ser mayor del 10 por ciento de la inversión inicial actualizada.

2. Está nueva ampliación del plazo no podrá ser superior a 2/5 del plazo inicial y el plazo total de la concesión no podrá superar en ningún caso los 50 años.

3. Será requisito necesario para obtener la ampliación que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.

4. Los concesionarios dispondrán de un plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley para presentar su solicitud, acompañada de la correspondiente memoria económico-financiera.

5. La ampliación del plazo permitirá solicitar la ampliación del plazo de la licencia de prestación de servicios portuarios correspondiente, que finalizará en la misma fecha que la concesión."»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda completa el proceso de modernización del régimen concesional iniciado con la Ley 18/2014, que estableció concesiones de hasta 50 años reconociendo la necesidad de plazos más extensos para amortizar inversiones en infraestructuras portuarias, especialmente en contextos de transformación digital y transición energética.

Aunque la Disposición Transitoria Décima permitió una primera adaptación de concesiones anteriores a 2014, la limitación a 2/5 del plazo inicial ha creado desigualdad entre concesiones que pueden alcanzar 50 años y otras que, pese a inversiones significativas, no pueden acceder a dicho máximo. Esta nueva disposición equilibra esa situación, manteniendo requisitos rigurosos: el concesionario debe comprometerse a inversiones adicionales del 10 % (sumando al 20 % ya invertido en la anterior ampliación), estar al corriente de obligaciones, y respetar el límite global de 50 años. La propuesta refuerza la seguridad jurídica, incentiva nuevas inversiones en mejoras portuarias, y favorece la estabilidad del sistema portuario español.

ENMIENDA NÚM. 22

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Veinticuatro. Artículo 124, apartado 3.

cve: BOCG-15-A-34-3

De modificación

Texto que se propone:

Veinticuatro. Se añade un nuevo apartado 3 en el artículo 124:

«3. Los créditos por suministros o reparaciones y por servicios de consignación prestados a buques nacionales o extranjeros en puertos o espacios marítimos españoles estarán dotados de privilegio marítimo en los términos establecidos en el artículo 6 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval.

A efectos de lo dispuesto en el artículo 4.1.d) del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, se entenderá que el término "créditos por derechos de puerto" incluye cualquier tipo de obligación devengada con un puerto o instalación marítima de cualquier naturaleza, incluyendo, pero no limitándose a, tasas portuarias, tarifas por servicios, cánones de concesión, y cualesquiera otras obligaciones económicas derivadas del derecho de uso y servicios de las instalaciones portuarias o marítimas.

Estos créditos se tendrán por nacidos en la fecha en que su pago sea exigible conforme al correspondiente contrato y concurrirán entre sí a prorrata.»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación aclara el significado y alcance de los «créditos por derechos de puerto» mencionados en el Convenio Internacional sobre privilegios marítimos e hipoteca naval, especificando que incluyen cualquier tipo de obligación económica vinculada a la estancia y servicios en instalaciones portuarias o marítimas. Esta precisión es fundamental para proporcionar seguridad jurídica en las reclamaciones de estos créditos en el tráfico mercantil y ante los juzgados.

La enmienda garantiza que tasas portuarias, tarifas por servicios, cánones de concesión y otras obligaciones análogas queden inequívocamente incluidas en el privilegio marítimo, fortaleciendo la posición de los acreedores portuarios y facilitando la recuperación de deudas. Al especificar también la fecha de nacimiento de los créditos y su concurrencia a prorrata, se evitan controversias interpretativas que podrían entorpecer el normal funcionamiento de los puertos y las relaciones comerciales marítimas.

ENMIENDA NÚM. 23

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Cuarenta y dos. Título X, capítulo VII (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Modificación del apartado 4 del artículo 525 con el siguiente texto:

«4. En caso de naufragio o accidente de un buque o embarcación de recreo, si el propietario o asegurador no se hacen cargo de la remoción, la Administración

cve: BOCG-15-A-34-3

marítima **o cualquiera de las entidades contempladas en el apartado 3 del presente artículo podrán** instar la iniciación del expediente, sin necesidad de esperar los plazos previstos en este capítulo.»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación amplía la legitimación activa para iniciar expedientes de abandono en casos de naufragio o accidente, permitiendo que no solo la Administración marítima, sino también los titulares de instalaciones náutico-deportivas o concesionarios (referidos en el apartado 3) puedan iniciar el procedimiento cuando el propietario o asegurador no asuma la remoción.

La enmienda responde a una necesidad práctica, ya que frecuentemente son estas entidades las que sufren directamente las consecuencias de buques o embarcaciones hundidos o accidentados en sus instalaciones, y tienen interés legítimo en una resolución rápida. Esta ampliación de la legitimación agiliza la respuesta ante situaciones que pueden generar riesgos para la navegación, daños medioambientales o perjuicios económicos a las instalaciones, permitiendo una actuación más inmediata y efectiva sin tener que esperar a que la Administración marítima tome la iniciativa.

ENMIENDA NÚM. 24

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Cuarenta y dos. Título X, capítulo VII (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Modificación del punto c) del artículo 526 con el siguiente texto:

«c) Que durante ese plazo las comunicaciones o los intentos de localización con del propietario, armador o persona autorizada en el lugar o dirección, física o electrónica, señalado por aquellos en la declaración de entrada del buque o embarcación en el puerto, instalación náutica-deportiva o instalación terrestre, o en su defecto cualquier otro lugar o dirección de acceso público, no han conseguido que este subsane la situación de abandono contemplada en el apartado 2 del artículo 525.»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación flexibiliza los requisitos para acreditar los intentos de comunicación con el propietario, armador o persona autorizada, permitiendo utilizar cualquier dirección de acceso público cuando no se disponga de la información de contacto proporcionada inicialmente. Esto responde a situaciones frecuentes donde los propietarios cambian sus datos sin actualizar la información o son imposibles de localizar en las direcciones declaradas.

La enmienda también clarifica que lo importante es que estas comunicaciones no hayan conseguido que el propietario subsane la situación de abandono, centrando el foco en el resultado (continuación del abandono) más que en el mero formalismo de las notificaciones. Esta orientación práctica facilita la gestión de embarcaciones

cve: BOCG-15-A-34-3

abandonadas, permitiendo actuar con mayor eficacia en casos donde los propietarios resultan illocalizables pero mantienen su embarcación en situación de abandono, ocupando espacio y generando gastos y problemas en las instalaciones portuarias.

ENMIENDA NÚM. 25

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Cuarenta y dos. Título X, capítulo VII (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Se modifican los puntos a) y c) del apartado 2 del artículo 526 y se introducen dos puntos d) y e) nuevos, quedando el artículo como sigue:

«2. La solicitud irá acompaña de la siguiente documentación:

a) Copia de la documentación del buque o embarcación que haya sido entregada al solicitante en el momento de entrada en el puerto u ocupación del punto de atraque, con identificación de un domicilio en España o, en su defecto, de una dirección electrónica para notificaciones, o en su defecto **cualquier otra de acceso público.**

b) Los documentos o facturas que acrediten la suma a que asciende la deuda con el solicitante de la iniciación del expediente, junto a la manifestación del acreedor legítimo o su representante de que tales facturas no se han satisfecho. La deuda pendiente debe extenderse necesariamente y como mínimo a un periodo de tres meses.

c) Los justificantes de envío de comunicaciones e intentos de localización de su propietario, armador o persona autorizada en el domicilio o la dirección, física o electrónica, designado por ellos y firmado en la declaración de entrada del buque o embarcación, **o en su defecto cualquier otra de acceso público, al objeto de que este subsane la situación de abandono del buque o embarcación de recreo**. Deberán acreditarse, al menos, **dos comunicaciones** o intentos de notificación en el plazo de tres meses.

d) Una valoración pericial de la embarcación, que servirá de precio de salida para la venta o subasta de la embarcación. De no aportarse la misma el notario, una vez declarado el abandono, designará un perito con arreglo a la legislación notarial.

e) La designación de la entidad especializada que deberá realizar la venta o subasta de la embarcación, con aceptación del encargo por parte de esta. De no designarse entidad especializada la subasta se realizará con arreglo a la legislación notarial.»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación introduce tres mejoras fundamentales:

1. Flexibiliza los requisitos de comunicación con el propietario (en puntos a y c), permitiendo utilizar direcciones de acceso público cuando no se disponga de contactos directos, lo que facilita actuar en casos donde los propietarios son illocalizables.

cve: BOCG-15-A-34-3

2. Permite al promotor del expediente aportar directamente la valoración pericial (punto d), evitando dilaciones y gastos adicionales por la designación notarial posterior. Esta valoración servirá como precio de salida, agilizando el procedimiento.

3. Posibilita designar una entidad especializada para realizar la venta o subasta (punto e), como alternativa a la subasta notarial tradicional. Estas entidades, especializadas en el mercado náutico, suelen obtener mejores resultados que las subastas generales.

Estas mejoras simplifican y abaratan el procedimiento, permitiendo que quien inicie el expediente anticipe gestiones que de otro modo causarían demoras y mayores costes, sin menoscabo de garantías para las partes involucradas.

ENMIENDA NÚM. 26

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Cuarenta y dos. Título X, capítulo VII (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Modificación del artículo 527.2 que quedará redactado como sigue:

«2. Si en el plazo de un mes el propietario del buque o embarcación de recreo no fuera hallado o bien no pagara o diera garantía suficiente de pago, el notario declarará el abandono del buque o embarcación, y acordará su tasación **si la misma no hubiese sido aportada junto con la solicitud** y venta o subasta por persona o entidad especializada o en pública subasta, de acuerdo con la legislación notarial. **Si el propietario del buque o la embarcación de recreo no compareciese a la venta al mejor postor, la misma podrá formalizarse asumiendo el promotor del expediente el papel vendedor, sin que esto implique una doble transmisión del dominio. Si la subasta concluyese desierta habiéndose celebrada con la debida publicidad y con precio mínimo igual o inferior a la deuda más los costes de la tasación, el expediente y la venta o subasta, el promotor del expediente podrá podrá optar entre atribuirse la propiedad de la embarcación o proceder a su achatarramiento, sin perjuicio de repercutir posteriormente todos los costes al propietario.»**

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación mejora el procedimiento de venta de embarcaciones abandonadas en tres aspectos fundamentales:

1. Incluye la posibilidad de utilizar la tasación aportada con la solicitud, evitando duplicidades y agilizando el proceso.

2. Resuelve el problema de ausencia del propietario en la venta, permitiendo que el promotor del expediente asuma su papel como vendedor sin que esto implique una doble transmisión del dominio, lo que simplifica la formalización de la venta y evita cargas fiscales adicionales.

3. Establece una solución clara para el caso de subastas desiertas, permitiendo al promotor optar entre quedarse con la embarcación o proceder a su achatarramiento,

cve: BOCG-15-A-34-3

siempre que se haya seguido un procedimiento con garantías (debida publicidad y precio mínimo razonable).

Estas mejoras responden a problemas prácticos frecuentes en estos expedientes, proporcionando soluciones eficaces que evitan dilaciones indebidas y costes innecesarios, manteniendo al mismo tiempo las garantías básicas del procedimiento.

ENMIENDA NÚM. 27

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Cuarenta y dos. Título X, capítulo VII (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Modificación del apartado 1 del artículo 528, que quedará redactado como sigue:

«1. Con el importe obtenido de la venta del buque o embarcación de recreo se atenderá en primer lugar al pago de los gastos ocasionados por el procedimiento notarial, la tasación y la venta, **resarciendo a la entidad que se haya hecho cargo de los mismos**. El remanente se destinará a satisfacer las deudas, debidamente acreditadas, de los acreedores que solicitaron el inicio del expediente, de las Autoridades Portuarias por las tasas pendientes de pago, de los demás tributos por los que pueda responder el buque o la embarcación, así como de aquellos que hubieran tenido conocimiento del expediente posteriormente y se personen justificando adecuadamente su crédito, al juicio del notario.»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación aclara expresamente que los gastos del procedimiento notarial, tasación y venta se reembolsarán a la entidad que los haya adelantado. En la práctica, estos gastos suelen ser anticipados por el promotor del expediente (generalmente instalaciones náuticas o portuarias), por lo que resulta justo garantizar su recuperación prioritaria del producto de la venta.

La enmienda mantiene el orden de prelación establecido para el resto de acreedores, asegurando que tras el resarcimiento de estos gastos iniciales, se atiendan las deudas de los promotores del expediente, Autoridades Portuarias, tributos y otros acreedores que se personen. Esta clarificación aporta seguridad jurídica a las entidades que inician estos procedimientos, incentivando su actuación frente a casos de abandono al garantizar que no tendrán que soportar los costes del expediente si la venta genera ingresos suficientes.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 28

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Cuarenta y dos. Título X, capítulo VII (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el artículo 529, que quedará redactado como sigue:

«Si la persona o entidad que ha iniciado el expediente de abandono aporta informe de avalúo del buque o embarcación **de recreo** emitido por perito que constate que su valor no permite **saldar la deuda pendiente más los gastos del expediente, tasación y venta o subasta, este podrá optar entre atribuirse la propiedad del buque o embarcación o proceder a su desguace. En todo caso, los gastos que se generen correrán en primera instancia a cargo de quién haya iniciado el procedimiento de abandono,** dejándose constancia de todo ello mediante oportuna acta notarial, **sin perjuicio de repercutir posteriormente todos los costes al propietario de la embarcación. El cambio de titularidad o desguace se comunicará al registro marítimo, con indicación de la instalación que llevará a cabo el desguace, y al registro público que corresponda.**

Si la valoración pericial no ha sido aportada con la solicitud de iniciación del expediente, el perito que elabore el informe de avalúo del buque o embarcación se designará con arreglo a la legislación notarial y deberá tener conocimiento del mercado náutico.

En estos casos, el periodo mínimo de abandono del buque o embarcación para poder iniciar el expediente será de tres meses.»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación establece una solución equilibrada para embarcaciones de escaso o nulo valor, que son frecuentes en casos de abandono. La enmienda amplia el criterio para determinar que una embarcación carece de valor suficiente: cuando éste no permite cubrir la deuda pendiente más los gastos del expediente, tasación y venta/subasta.

En estos casos, se otorga al promotor del expediente la opción de atribuirse la propiedad (pudiendo así recuperar parte del valor) o proceder al desguace. Esta flexibilidad permite una solución adaptada a cada caso: cuando la embarcación tenga algún valor residual, podrá optarse por su atribución; cuando su estado sea irrecuperable, por el desguace.

La enmienda mantiene que los gastos iniciales corren a cargo del promotor, pero clarifica expresamente la posibilidad de repercutirlos posteriormente al propietario. También especifica que el perito debe tener conocimiento del mercado náutico, garantizando valoraciones profesionales y ajustadas a la realidad de este mercado específico.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 29

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional XXX.

Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico

Se introducen las siguientes modificaciones en el artículo 53. Autorización de instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas directas de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre:

Uno. El primer párrafo del apartado 1 queda redactado como sigue:

«1. Para la puesta en funcionamiento de nuevas instalaciones de transporte, distribución, producción, almacenamiento, líneas directas, así como para infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, contempladas en la presente ley o modificación de las existentes se requerirá de las siguientes autorizaciones administrativas:»

Dos. El párrafo de la letra c) del apartado 1 del artículo 53 queda modificado de la siguiente manera:

«c) Autorización de explotación, que permite, una vez ejecutado el proyecto, poner en tensión las instalaciones y proceder a su explotación. Con carácter previo a la emisión de la autorización de explotación definitiva, a petición del titular de la instalación podrá extenderse la autorización de explotación provisional para pruebas de la misma. Esta autorización provisional para pruebas será obligatoria para las instalaciones de producción y almacenamiento y potestativa para el resto de las instalaciones.»

Tres. El primer párrafo del apartado 3 pasa a tener la siguiente redacción:

«3. Reglamentariamente se podrá eximir a determinadas instalaciones de producción y de almacenamiento de hasta 500 kW de potencia instalada del régimen de autorizaciones previsto en los apartados 1.a) y 1.b) del presente artículo.»

Modificación del Real Decreto ley 23/20 de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica

Se modifica el Real Decreto Ley 23/2020 de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica el artículo 1.1.a).5.º, que queda redactado como sigue:

«5.º Obtención de la autorización administrativa de explotación provisional para pruebas: 5 años»

cve: BOCG-15-A-34-3

Dos. Se modifica el artículo 1.1.b).5.º, que queda redactado como sigue:

«5.º Obtención de la autorización administrativa de explotación provisional para pruebas: 5 años»

Tres. Se modifica el último párrafo del apartado 1 del artículo 1, que queda redactado como sigue:

«En permisos de acceso otorgados para proyectos de instalaciones de producción de energía eléctrica de tecnología hidráulica de bombeo y las de tecnología eólica marina, los plazos establecidos en este apartado se podrán extender a solicitud del titular sin que en ningún caso el plazo total de vigencia de los permisos supere los 12 años para la tecnología hidráulica de bombeo y los 9 años para la tecnología eólica marina.»

Cuatro. Se añade un apartado 1 bis al artículo 1 con la siguiente redacción:

«1 bis. Si antes del vencimiento de cualquiera de los hitos administrativos establecidos en el presente real decreto-ley, el promotor acredita la existencia de una medida cautelar que suponga la suspensión de la eficacia de las autorizaciones administrativas otorgadas derivada de la interposición de un recurso administrativo o contencioso-administrativo, el cómputo de los plazos establecidos en este artículo quedará suspendido desde la adopción de la suspensión hasta su levantamiento.

Lo dispuesto en el párrafo anterior también se aplicará cuando la suspensión derive de lo previsto en el apartado 3 del artículo 117 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas.

Esta medida de suspensión del plazo también se aplicará en lo relativo a la obtención de la autorización de explotación definitiva si esta ha sido extendida a petición del promotor al amparo de lo previsto en el artículo 28 del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, o de cualquier otra norma estatal de rango legal que permita la modificación de los plazos recogidos en el Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio.

La suspensión del cómputo de plazos para la acreditación de los hitos administrativos será acreditada por el promotor ante el gestor de la red que hubiera otorgado el permiso de acceso y conexión y ante el órgano competente en materia de energía que ostenta las competencias para otorgar las autorizaciones administrativas previstas en el artículo 53 de la ley 24/2013, de 26 de diciembre, mediante la remisión de la comunicación del órgano que adoptó la medida cautelar administrativa o judicial, o de certificación si la suspensión resulta de lo dispuesto por el artículo 117.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

De igual modo el promotor, en el plazo de tres meses desde que reciba la notificación del levantamiento de la medida cautelar, deberá comunicar dicha circunstancia a los sujetos anteriormente señalados. La no comunicación en dicho plazo supondrá la caducidad automática de los permisos de acceso y conexión.»

JUSTIFICACIÓN

El Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica ha establecido medidas para la incorporación ordenada de las instalaciones de producción de origen renovable en el sistema eléctrico, obligando a los promotores a concentrar su desarrollo y ejecución en un periodo de tiempo ajustado, mediante el cumplimiento de determinados hitos.

El artículo 1 de este Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, que determina cinco hitos administrativos, establece que los permisos de acceso y conexión caducarán

cve: BOCG-15-A-34-3

automáticamente si en un determinado plazo no se han cumplido los hitos definidos. Asimismo, se establece un plazo a computar en meses, bien desde la entrada en vigor del propio Real Decreto-ley, bien desde la obtención del permiso de acceso para los posteriores al 25 de junio de 2020.

Conforme al Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, los titulares de los permisos de acceso para instalaciones de generación de energía eléctrica deben acreditar ante el gestor de la red, en los plazos estipulados al efecto, el cumplimiento del hito correspondiente. En caso contrario, la no acreditación ante el gestor de la red supondrá la caducidad automática de los permisos de acceso y conexión.

El establecimiento de estos hitos ha sido una medida regulatoria eficaz, puesto que se ha conseguido ordenar, fomentar y lanzar el establecimiento de instalaciones renovables.

En este camino de transición, las medidas cautelares judiciales o administrativas tienen prevalencia sobre los hitos administrativos que se aplican para la puesta en servicio de instalaciones de generación renovable con el fin de lograr la protección de otros intereses que podrían se dañados de manera irreversible. Llegados a este extremo, resulta razonable y proporcionado trasladar esa suspensión cautelar de las instalaciones autorizadas a los hitos, con el fin de que el plazo para el cumplimiento de esos hitos tenga en consideración ese tiempo suspendido.

Resulta indudable que el cumplimiento del quinto hito administrativo regulado en el Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, debe suponer que la instalación se encuentra en funcionamiento, vertiendo energía al sistema eléctrico y cumplimiento todos los requisitos exigibles en la normativa que han ido surgiendo a lo largo de los años. Este hecho hace que resulte necesario acometer con carácter urgente la revisión de los artículos relativos a las autorizaciones de explotación del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, contemplado en el Proyecto de Decreto de medidas urgentes de refuerzo del sistema eléctrico

Esta norma recoge, en su régimen de autorizaciones, la existencia de la autorización de explotación. No obstante, el Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos, desarrolla el régimen jurídico y económico de la actividad de producción introduciendo la autorización de explotación provisional para pruebas y la autorización de explotación definitiva.

En consecuencia, se propone introducir en el Real Decreto 23/2020, la modificación de la acreditación del 5.º hito vinculada a la autorización de explotación provisional para pruebas.

ENMIENDA NÚM. 30

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición Adicional XXX

Reducción del número de horas equivalentes de funcionamiento mínimo y del umbral de funcionamiento de 2025.

cve: BOCG-15-A-34-3

Excepcionalmente, los valores del número de horas equivalentes de funcionamiento mínimo y del umbral de funcionamiento aplicables al año 2025 de las instalaciones tipo del régimen retributivo específico quedan reducidos en un 25 % respecto de los valores en vigor.

JUSTIFICACIÓN

Desde marzo de 2024 ha aumentado sensiblemente el número de horas con precios de mercado diario de la electricidad nulos o negativos, acentuándose esta situación en abril y mayo de 2025, destacando este último mes, en el que este fenómeno se ha producido en todas las horas entre las 12:00 y las 17:00. Esta circunstancia no fue prevista en la estimación de las horas equivalentes de funcionamiento mínimo y del umbral de funcionamiento para el semiperiodo regulatorio 2023-2025, no siendo posible su revisión por vía reglamentaria. Por ello, con objeto de que las instalaciones con régimen retributivo específico no vean minorados sus ingresos anuales previstos, es preciso reducir de forma urgente y excepcional, para el año 2025, los valores del número de horas equivalentes de funcionamiento mínimo y del umbral de funcionamiento en un 25 % respecto de los valores en vigor.

De hecho la CNMC en su informe PN/CNMC/024/25 sobre el RD de Medidas urgentes de refuerzo del sistema eléctrico determinaba que situaciones de precios de mercado como la experimentada la pasada primavera pueden alterar sustancialmente el cómputo de horas, al encadenarse sucesivos episodios de 6 horas consecutivas o más a precios cero o negativos en las horas centrales de cada día, circunstancia muy difícil de anticipar con varios años de antelación, por lo que se aconseja contemplar la posibilidad de flexibilizar estos parámetros en plazos inferiores al semiperiodo.

ENMIENDA NÚM. 31

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición Adicional XXX

Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico

«Artículo 9. *Autoconsumo de energía eléctrica.*

3. Las instalaciones de producción no superiores a 500 kW de capacidad de acceso asociadas a modalidades de suministro con autoconsumo con excedentes estarán exentas de la obligación de inscripción en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica. No obstante, las Comunidades Autónomas y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla podrán dar de alta, de oficio, dichas instalaciones en sus respectivos registros administrativos de autoconsumo. Reglamentariamente se establecerá el procedimiento por el Gobierno el procedimiento para la remisión de dicha información al Ministerio para la Transición Ecológica para su incorporación en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica.

cve: BOCG-15-A-34-3

4.

…

Para aquellos sujetos consumidores, en los que la instalación generadora posea una capacidad de acceso de generación menor de 500 kW que realicen autoconsumo, la inscripción se llevará a cabo de oficio por las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla en sus respectivos registros a partir de la información remitida a las mismas en virtud del Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

…

5.

…

Sin perjuicio de lo anterior, reglamentariamente podrán desarrollarse mecanismos de compensación simplificada entre déficits de los autoconsumidores y excedentes de sus instalaciones de producción asociadas, que en todo caso estarán limitados a capacidades de acceso de estas no superiores a 500 kW.

6.

…

Las instalaciones en modalidad de suministro con autoconsumo sin excedentes de hasta 500 kW de capacidad de acceso se someterán exclusivamente a los reglamentos técnicos correspondientes. En particular, las instalaciones de suministro con autoconsumo conectadas en baja tensión se ejecutarán de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

…»

Modificación del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.

«Artículo 3. *Definiciones.*

c) Instalación de producción: Instalación de generación inscrita en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica del Ministerio para la Transición Ecológica, donde se reflejarán las condiciones de dicha instalación, en especial, su respectiva potencia.

…

i. Tengan una capacidad de acceso no superior a 500 kW.

ii. Estén asociadas a modalidades de suministro con autoconsumo con o sin almacenamiento.

iii. Puedan inyectar energía excedentaria en las redes de transporte y distribución.

iv. Adicionalmente, también tendrán consideración de instalaciones de producción aquellas formadas por un punto de suministro constituido únicamente por una instalación de almacenamiento.

j) Servicios auxiliares de producción: Los definidos en el artículo 3 del Reglamento unificado de puntos de medida del sistema eléctrico, aprobado por Real Decreto 1110/2007, de 24 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento unificado de puntos de medida del sistema eléctrico.

…

i. Sean instalaciones próximas de red interior.

ii. Se trate de instalaciones de generación con tecnología renovable destinadas a para suministrar a uno o más consumidores acogidos a cualquiera de

cve: BOCG-15-A-34-3

las modalidades de autoconsumo y su capacidad de acceso instalada sea igual o menor de 500 kW.

iii. En cómputo anual, la energía consumida por dichos servicios auxiliares de producción sea inferior al 1 % de la energía neta generada por la instalación.

Artículo 4. *Clasificación de modalidades de autoconsumo.*

1. Se establece la siguiente clasificación de modalidades de autoconsumo:

…

b) Modalidad de suministro con autoconsumo con excedentes. Corresponde a las modalidades definidas en el artículo 9.1.b) de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre. En estas modalidades las instalaciones de producción próximas y asociadas a las de consumo podrán, además de suministrar energía para autoconsumo, inyectar energía excedentaria en las redes de transporte y distribución. Se considerará también dentro de esta modalidad a los sistemas de almacenamiento distribuido próximos y/o asociados a instalaciones de consumo, que podrán inyectar energía a la red, independientemente de la existencia de una instalación de generación asociada. En estos casos existirán dos tipos de sujetos de los previstos en el artículo 6 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, que serán el sujeto consumidor y el productor.

Las instalaciones de generación que sean instalaciones de almacenamiento distribuido deberán cumplir con los requisitos aplicables a cada modalidad de autoconsumo conforme a lo previsto en el presente real decreto para poder acogerse a ellas.

2. La modalidad de suministro con autoconsumo con excedentes, se divide en:

a) Modalidad con excedentes acogida a compensación: Pertenecerán a esta modalidad, aquellos casos de suministro con autoconsumo con excedentes en los que voluntariamente el consumidor y el productor opten por acogerse a un mecanismo de compensación de excedentes, así como aquellos supuestos en los que el titular de una instalación de almacenamiento no asociadas a instalaciones de autoconsumo opte por acogerse a dicho mecanismo. Esta opción solo será posible en aquellos casos en los que se cumpla con todas las condiciones que seguidamente se recogen:

i. La fuente de energía primaria sea de origen renovable.

ii. La capacidad de acceso de las instalaciones de producción asociadas no sea superior a 500 kW.

…

Artículo 8. *Contratos de acceso en las modalidades de autoconsumo.*

1.

…

Sin perjuicio de lo anterior, para aquellos sujetos consumidores en los que la instalación generadora posea una capacidad de acceso igual o menor de 500 kW, que realicen autoconsumo, la modificación del contrato de acceso será realizada por la empresa distribuidora a partir de la documentación remitida por las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla a dicha empresa como consecuencia de las obligaciones contenidas en el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

…

cve: BOCG-15-A-34-3

Artículo 16 bis. *Definición del término de descuento por retardo en activación de autoconsumo.*

1. Para los consumidores que deseen realizar autoconsumo con excedentes y siempre que la instalación de producción asociada tenga una capacidad de acceso igual o menor de 500 Kw, el tiempo de activación del autoconsumo no podrá superar los dos meses.

Por tiempo de activación se entenderá el tiempo transcurrido desde el día en que la empresa distribuidora de energía eléctrica recibe la documentación necesaria para la realización de la modificación del contrato de acceso prevista en el artículo 8 del presente real decreto hasta el momento en que recibe la comunicación de que ya puede iniciar vertidos a la red y éstos se consideran en la facturación. Se debe definir también qué se considera "documentación necesaria" en el caso de los autoconsumos individuales y colectivos.

Se establecerá también un régimen sancionador a las empresas gestoras de la red, en función de los kWh, o de los días durante los cuales se impide la inyección a la red (o el autoconsumo en el caso de los autoconsumos colectivos), cuando esta realice un incumplimiento de plazos.

Artículo 20. *Inscripción en el registro administrativo de autoconsumo de energía eléctrica.*

1. Aquellos sujetos consumidores que realicen autoconsumo en los que la instalación de generación posea una capacidad de acceso de generación menor de 500 kW, la inscripción en el registro de autoconsumo se llevara a cabo de oficio por las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla en sus respectivos registros a partir de la información remitida a las mismas en virtud del Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

5. La Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio para la Transición Ecológica incorporará en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica aquellas instalaciones de producción no superiores a 500 kW de capacidad de acceso asociadas a modalidades de suministro con autoconsumo con excedentes con base en la información procedente del registro administrativo de autoconsumo de energía eléctrica.»

Modificación del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica.

«Artículo 10. *Inicio del procedimiento.*

1. Los sujetos referidos en el párrafo a) del apartado 1 del artículo 2 que estén obligados a obtener un permiso de acceso y conexión, de conformidad con lo previsto en el artículo 4 de este real decreto, deberán presentar al gestor de la red a la que deseen conectarse una solicitud para la obtención de los permisos de acceso y de conexión. En el caso de los permisos de acceso y de conexión para las instalaciones de generación de más de 500 kW de capacidad de acceso, las solicitudes deberán efectuarse para un nudo o tramo de línea concreto de la red.

…

cve: BOCG-15-A-34-3

Artículo 23. *Garantías económicas necesarias para la tramitación de los procedimientos de acceso y conexión de instalaciones de generación de electricidad.*

2. Quedarán exentas de la presentación de la garantía a la que se refiere el apartado anterior, las siguientes instalaciones:

a) Las que, de acuerdo con el artículo 17 de este real decreto, están exentas de obtener permisos de acceso y conexión.

b) Las asociadas a una modalidad de autoconsumo con excedentes de capacidad de acceso no superior a 500 kW, salvo que formen parte de una agrupación cuya potencia sea superior a 1 MW, de acuerdo con la definición de agrupación establecida en el artículo 7 del Real Decreto 413/2014, de 6 de junio.»

JUSTIFICACIÓN

Los autoconsumidores de tamaño medio requieren de un marco más sencillo para la tramitación y liquidación de excedentes de sus autoconsumos. Por eso, actualmente las instalaciones de menos de 100 kW de potencia instalada se benefician de una tramitación simplificada, y pueden acogerse a la modalidad de «compensación simplificada» (una forma simple de liquidar sus excedentes). Sin embargo, este límite de 100 kW de potencia instalada es muy restrictivo ya que deja fuera a muchos autoconsumidores medianos con consumos de hasta 500 kW (puntos de medida tipo 3 según el Artículo 7 del RD 1110/2007 [24]).

Por otro lado, de acuerdo al «Boletin de Indicadores Eléctricos» de abril de 2025 publicado por la CNMC se evidencia que casi el 97 % de los consumidores pertenecen a la tarifa 2.0 TD, tarifa de baja tensión (1 kV), en el año 2024. Sin embargo, la energía consumida por este grupo tarifario hace referencia a aproximadamente el 32 % del total consumido. Por su parte, la energía consumida por los consumidores de la tarifa 6.1TD, la primera de las tarifas de alta tensión (30 kV), corresponde al 30 % de la energía total consumida durante el año pasado, es decir, prácticamente igual que todas las tarifas de baja tensión. No obstante, estos últimos consumidores representan en número menos de un 0,5 %.

Parece razonable pensar entonces que la ampliación del umbral de instalaciones de autoconsumo que pueden aprovechar las ventajas de una tramitación simplificada permitiría disminuir en gran medida la energía consumida por la red. Además, de esta manera, sería más fácil el desarrollo del autoconsumo colectivo, pues se podría compartir hasta el 60 % de la energía actual consumida, si todos estos consumidores se acogiesen a la misma modalidad (modalidad acogida a compensación simplificada). Además, esta medida no supondría un aumento de la carga administrativa debido al bajo número de consumidores acogido a la tarifa (menos del 0,5 %).

Finalmente mencionar que el cambio de «concepto» de capacidad de acceso por potencia instalada, ya se recoge en la Circular 1/2024 de Demanda [20] de la CNMC en su artículo 8.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos

cve: BOCG-15-A-34-3

del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de noviembre de 2025.—**Txema Guijarro García,** Portavoz sustituto Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

ENMIENDA NÚM. 32

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuatro. Artículo 10.

De modificación

Texto que se propone:

Cuatro. Se da nueva redacción al artículo 10:

«Artículo 10. *Flota civil y plataformas fijas.*

1. La flota civil española se compone de los buques y embarcaciones mercantes, pesqueros, de recreo o deportivos y demás, incluidos los artefactos navales, abanderados en España.

2. Se entiende por buque civil cualquier buque o embarcación apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional, así como los artefactos navales.

3. Se considera buque **o embarcación** mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por buque o embarcación de recreo o deportivo el buque civil que se utiliza para esta clase de navegación, con independencia de su propósito comercial o particular.

5. La presente ley se aplicará a los buques, embarcaciones y artefactos navales que integran la flota civil española, cualquiera que sea el lugar en que se encuentren, así como a las plataformas fijas situadas en los espacios marítimos españoles.

Las disposiciones de esta ley serán de aplicación, con arreglo a los dispuestos en los tratados internacionales vigentes en España, a los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros que se encuentren en los espacios marítimos españoles.

6. Mediante real decreto se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente ley respecto de los buques y embarcaciones afectos al servicio de la seguridad pública, de la vigilancia y represión del contrabando, y del salvamento marítimo.»

JUSTIFICACIÓN

La actual LNM recoge en los artículos 56 y 57 respectivamente, las definiciones de buque y embarcación.

Por su parte, y como hemos visto, el artículo 10 del Proyecto de Ley del TRLPEMM que se pretende reformar, recoge en el punto 1. el concepto de flota civil, englobando

cve: BOCG-15-A-34-3

entre otros, a los buques y embarcaciones mercantes. A continuación, en el punto 2. recoge la definición de buque civil, donde vuelve a citar los buques y embarcaciones. Por último, en el punto 4. define lo que se entiende por buque o embarcación de recreo, englobando ambas posibilidades, la de buque o embarcación.

Por tanto, el orden expresado anteriormente, no se mantiene en el punto 3. donde solo figura «buque», sin añadir a las embarcaciones, que también tienen la consideración de mercantes, como así se recoge en el punto 1. Por lo que solicitamos que se añada la referencia indicada, para mantener su coherencia con el resto del texto.

ENMIENDA NÚM. 33

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintiuno. Título I del libro segundo, capítulo I.

De modificación

Texto que se propone:

Veintiuno. Se da nueva redacción al capítulo I del título I del libro segundo:

«CAPÍTULO I

Registros marítimos españoles

Artículo 251. *Registros marítimos españoles, su clasificación, matriculación y baja.*

1. Los registros marítimos españoles son:

a) El Registro de Buques.
b) El Registro de Empresas Navieras.
c) El Registro Especial de Buques.
d) El Registro Especial de Empresas Navieras.
e) El Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo.
f) El Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.

2. Los registros marítimos españoles son registros públicos de carácter administrativo y la información que contienen será pública, salvo los datos de carácter personal.

3. Mediante real decreto se desarrollará la estructura de los registros marítimos españoles, la forma de inscripción y los supuestos de baja, su funcionamiento y su función coordinadora de la información obtenida del conjunto de competencias de la Administración marítima. Reglamentariamente se podrá prever la existencia de registros complementarios de los registros marítimos españoles.

4. La inscripción en los registros marítimos españoles no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros registros públicos que puedan existir.

cve: BOCG-15-A-34-3

La inscripción de un buque o embarcación en alguno de los registros marítimos españoles supondrá la baja simultánea en cualquiera de los otros registros marítimos previstos en esta ley.

5. Las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España o en otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo, siempre y cuando acrediten tener una representación permanente en España, estarán facultadas para obtener el registro y el abanderamiento en España de buques civiles, mediante su inscripción en alguno de los registros marítimos españoles, de acuerdo con los requisitos señalados en este capítulo y en el real decreto que lo desarrolle.

Si los buques estuvieran dedicados a la navegación de recreo o deportiva sin finalidad comercial no será necesario el requisito de residencia, siendo suficiente la designación de un representante en España.

6. Las solicitudes de baja en los registros marítimos españoles serán presentadas por el titular registral del buque, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de un mes siempre que se hubieran cancelado todas las hipotecas, demás cargas y gravámenes; si estas subsistieran el silencio será desestimatorio. Por razones de urgencia debidamente justificadas, se podrán resolver las solicitudes de baja en el plazo de 15 días.

7. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del puerto podrán causar baja en los registros marítimos españoles, previa instrucción de procedimiento a tal fin, cuando cuenten con tres detenciones en firme en los últimos 36 meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos 36 meses.

Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de los registros de otros países.

8. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados temporalmente en el extranjero y los extranjeros en España, cumpliendo los requisitos previstos en los artículos 94 a 96 de la Ley 14/2014, de 24 de julio.

9. En circunstancias excepcionales en que no queden asegurados los servicios de transporte marítimo esenciales del territorio nacional o el abastecimiento de suministros y mercancías, el Gobierno podrá acordar las condiciones o restricciones temporalmente aplicables al cambio de pabellón de los buques mercantes.

Estas medidas tendrán vigencia durante el tiempo que persistan las mencionadas circunstancias.

Artículo 252. *Registro de Buques y Registro de Empresas Navieras.*

1. El objeto del Registro de Buques es la inscripción de los buques y embarcaciones abanderados en España, así como los artefactos navales y las plataformas fijas.

En la inscripción de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas se hará constar, a efectos de su identificación:

a) Clasificación y tipología.

b) Sus circunstancias esenciales y sus modificaciones relevantes desde el punto de vista técnico y de la seguridad marítima.

c) Los certificados emitidos.

d) La identidad del propietario y del explotador, con los datos de contacto necesarios, así como las modificaciones en su propiedad.

Los cambios de propiedad de buques, embarcaciones y artefactos navales se realizarán en coordinación con la sección de buques de Registro de Bienes Muebles, cuando proceda.

cve: BOCG-15-A-34-3

Mediante herramientas de gestión informática que permitan la comunicación automática de datos con el Registro de Bienes Muebles, se anotarán en el Registro de Buques los actos y contratos por los que se adquiera o transmita la propiedad de buques y embarcaciones, la constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

e) La información que se determine reglamentariamente.

2. En relación con cada buque o embarcación inscrita en el Registro de Buques será pública la información relativa a su titularidad, clasificación y tipología.

3. El Registro de Empresas Navieras tiene por objeto la inscripción de las empresas navieras.

Para la inscripción de las empresas navieras, será necesaria:

a) La aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil que refleje que su objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

b) Una relación de los buques de su titularidad o cuya explotación lleve a cabo, así como del registro de bandera en el que están inscritos, y que se actualizará periódicamente.

c) La identificación del medio electrónico donde se llevarán a cabo las notificaciones, incluida una dirección de correo electrónico u otro dispositivo equivalente, así como una dirección postal y su sede social.

Artículo 253. *Registro Especial de Buques y Registro Especial de Empresas Navieras.*

1. En el Registro Especial de Buques y en el Registro Especial de Empresas Navieras se podrán inscribir, respectivamente, los buques y las empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en este artículo.

2. La gestión y administración del Registro Especial de Buques y del Registro Especial de Empresas Navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas a la Dirección General de la Marina Mercante, con sede en Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife. Estas oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas de estas provincias y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.

3. En relación con el Registro Especial de Buques, corresponde a la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante:

a) Acordar la inscripción y la baja de los buques.

b) Determinar las inspecciones y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques.

c) Con carácter previo a la inscripción y a instancia de la empresa naviera, determinar la dotación mínima del buque, en función de su clase o tipo, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible **en cada momento** con la seguridad del buque y de la navegación, su operativa y a los compromisos internacionales asumidos por España.

d) Expedir el certificado de registro que habilitará a los buques inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español y legitimará a los capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.

4. Las empresas navieras podrán solicitar la inscripción en el Registro Especial de Buques de aquellos que cumplan los siguientes requisitos:

a) Que se trate de un buque apto para la navegación con un propósito mercantil, incluido cuando esté en construcción. Se considerarán también

cve: BOCG-15-A-34-3

inscribibles los buques civiles de titularidad o posesión pública que desempeñen funciones que pudieran tener propósito mercantil o comercial si pertenecieran al sector privado.

b) Que tengan un arqueo bruto igual o superior a 100 GT.

c) Que sean propietarias o arrendatarias financieras de los buques cuya inscripción solicitan; o que tengan su posesión por contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.

d) Cuando se trate de buques procedentes de otros registros deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España. A tal fin podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro Especial.

e) Que los buques a matricular cumplan la normativa de la Unión Europea en materia de ayudas de Estado al transporte marítimo.

f) Con carácter previo a la matriculación, el titular del buque deberá aportar el justificante que acredite el pago de la deuda aduanera y de los demás tributos estatales exigibles por la autorización del régimen aduanero solicitado para los buques que arriben con pasavante.

g) Las empresas navieras titulares de buques de pabellón extranjero que soliciten el abanderamiento temporal en España presentarán la certificación emitida por el registro de procedencia acreditativo de la relación de hipotecas, cargas y gravámenes existentes, así como del consentimiento del cambio temporal prestado por los correspondientes acreedores.

5. Los buques y embarcaciones dedicados a la pesca no podrán inscribirse en el Registro Especial de Buques.

6. Las embarcaciones de más de 15 metros de eslora y que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos, incluida la náutica de recreo, podrán inscribirse en el Registro Especial, sin que les sea exigible el requisito de arqueo bruto previsto en el apartado anterior.

7. Se exigirá que el capitán, el primer oficial y el 50 por ciento de la dotación mínima de seguridad de los buques inscritos en el Registro Especial tengan, en todo caso, la nacionalidad española o de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo.

Cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar a las empresas solicitantes la contratación de tripulantes de otras nacionalidades en proporción superior a la expresada anteriormente. En todo caso, deberá garantizarse la seguridad del buque y de la navegación, así como el cumplimiento de la normativa española vigente en materia de extranjería e inmigración.

8. En materia de jornada laboral y descansos, las relaciones laborales en los buques inscritos en el Registro Especial de Buques se regirán por lo dispuesto en el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo y la legislación laboral española.

El resto de las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial de Buques, se regularán por la legislación que libremente elijan las partes, de conformidad con las normas de la Unión Europea y siempre que se respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo, así

cve: BOCG-15-A-34-3

como los convenios internacionales suscritos por España. En defecto de acuerdo expreso, se aplicará a los trabajadores no nacionales lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española.

9. Las empresas navieras podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial de Empresas Navieras cuando cumplan los siguientes requisitos:

a) Que tengan en España su centro efectivo de control o que, teniéndolo en el extranjero, cuenten con una sucursal o representación en Canarias e inscrita en el Registro Mercantil.

Para la inscripción de las empresas navieras españolas será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil que refleje que su objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque.

Para la inscripción de las empresas navieras extranjeras se aportará certificado de inscripción en el registro correspondiente de su país, en la que se acredite su objeto social, así como la certificación correspondiente a la sucursal o representante en las Islas Canarias.

b) Si se trata de Administraciones u organismos públicos deberán acreditar la titularidad o posesión de al menos un buque inscrito en el Registro Especial de Buques, y su competencia para la navegación de esos buques.

Artículo 254. *Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo.*

1. En el Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo se podrán inscribir los buques y embarcaciones de recreo que sean objeto de explotación comercial o lucrativa.

2. La gestión y administración del Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas a la Dirección General de la Marina Mercante, con sede en Ceuta y Melilla. Estas oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas respectivas y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.

3. Corresponde a la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante:

a) Acordar la inscripción y la baja en este registro.

b) Determinar las inspecciones y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques y embarcaciones.

c) Expedir el certificado de registro que habilitará a los buques y embarcaciones inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español.

4. Se podrán inscribir en este registro los buques y embarcaciones de recreo objeto de explotación comercial siempre que cumplan las normas de seguridad establecidas por la normativa española y los convenios internacionales suscritos por España, cuando estos últimos les sean de aplicación.

5. Los buques y embarcaciones inscritos en el registro especial tendrán las ventajas fiscales previstas por la normativa tributaria para Ceuta y Melilla.»

JUSTIFICACIÓN

Los buques Ferrries, Fast-Ferry, dependiendo de determinadas circunstancias, derivadas de los periodos estivales principalmente, o de otros como la conocida «Operación paso del estrecho», deben atender a un mayor número de pasajeros que desean embarcar en sus líneas. Por ejemplo, en 2024 un total de 3.442.770 pasajeros

cve: BOCG-15-A-34-3

y 12.012 rotaciones de barcos han cruzado el Estrecho. Estas situaciones, que son previamente conocidas por los prestadores del servicio, implican sobre las tripulaciones de los barcos, un aumento de la tripulación mínima que debe llevar el buque para adaptarse a la nueva realidad.

Ya que, al determinar la dotación mínima de seguridad se han de tener presente unos principios relativos a la capacidad para poder mantener guardias seguras de navegación y de máquinas, amarrar y desamarrar el buque con seguridad, atender a sus funciones, mantener los dispositivos de seguridad y de limpieza, prestar cuidados médicos a bordo, garantizar la seguridad de la carga o la tripulación durante el viaje, así como operar de conformidad con el plan de protección del buque.

Dicho lo anterior, vemos conveniente añadir en el punto 3.c del artículo 253 del Proyecto de Ley del TRLPEMM que se pretende reformar la referencia indicada, haciendo hincapié de este modo en que la tripulación mínima no es una única siempre, sino, que pudiera cambiar, y «en cada momento», ser tenida en cuenta para cada circunstancia.

ENMIENDA NÚM. 34

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintiuno. Título I del libro segundo, capítulo I.

De modificación

Texto que se propone:

Veintiuno. Se da nueva redacción al capítulo I del título I del libro segundo:

«CAPÍTULO I

Registros marítimos españoles

Artículo 251. *Registros marítimos españoles, su clasificación, matriculación y baja.*

1. Los registros marítimos españoles son:

a) El Registro de Buques.
b) El Registro de Empresas Navieras.
c) El Registro Especial de Buques.
d) El Registro Especial de Empresas Navieras.
e) El Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo.
f) El Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.

2. Los registros marítimos españoles son registros públicos de carácter administrativo y la información que contienen será pública, salvo los datos de carácter personal.

3. Mediante real decreto se desarrollará la estructura de los registros marítimos españoles, la forma de inscripción y los supuestos de baja, su funcionamiento y su función coordinadora de la información obtenida del conjunto

cve: BOCG-15-A-34-3

de competencias de la Administración marítima. Reglamentariamente se podrá prever la existencia de registros complementarios de los registros marítimos españoles.

4. La inscripción en los registros marítimos españoles no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros registros públicos que puedan existir.

La inscripción de un buque o embarcación en alguno de los registros marítimos españoles supondrá la baja simultánea en cualquiera de los otros registros marítimos previstos en esta ley.

5. Las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España o en otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo, siempre y cuando acrediten tener una representación permanente en España, estarán facultadas para obtener el registro y el abanderamiento en España de buques civiles, mediante su inscripción en alguno de los registros marítimos españoles, de acuerdo con los requisitos señalados en este capítulo y en el real decreto que lo desarrolle.

Si los buques estuvieran dedicados a la navegación de recreo o deportiva sin finalidad comercial no será necesario el requisito de residencia, siendo suficiente la designación de un representante en España.

6. Las solicitudes de baja en los registros marítimos españoles serán presentadas por el titular registral del buque, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de un mes siempre que se hubieran cancelado todas las hipotecas, demás cargas y gravámenes; si estas subsistieran el silencio será desestimatorio. Por razones de urgencia debidamente justificadas, se podrán resolver las solicitudes de baja en el plazo de 15 días.

7. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del puerto podrán causar baja en los registros marítimos españoles, previa instrucción de procedimiento a tal fin, cuando cuenten con tres detenciones en firme en los últimos 36 meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos 36 meses.

Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de los registros de otros países.

8. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados temporalmente en el extranjero y los extranjeros en España, cumpliendo los requisitos previstos en los artículos 94 a 96 de la Ley 14/2014, de 24 de julio.

9. En circunstancias excepcionales en que no queden asegurados los servicios de transporte marítimo esenciales del territorio nacional o el abastecimiento de suministros y mercancías, el Gobierno podrá acordar las condiciones o restricciones temporalmente aplicables al cambio de pabellón de los buques mercantes.

Estas medidas tendrán vigencia durante el tiempo que persistan las mencionadas circunstancias.

Artículo 252. *Registro de Buques y Registro de Empresas Navieras.*

1. El objeto del Registro de Buques es la inscripción de los buques y embarcaciones abanderados en España, así como los artefactos navales y las plataformas fijas.

En la inscripción de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas se hará constar, a efectos de su identificación:

a) Clasificación y tipología.

b) Sus circunstancias esenciales y sus modificaciones relevantes desde el punto de vista técnico y de la seguridad marítima.

c) Los certificados emitidos.

cve: BOCG-15-A-34-3

d) La identidad del propietario y del explotador, con los datos de contacto necesarios, así como las modificaciones en su propiedad.

Los cambios de propiedad de buques, embarcaciones y artefactos navales se realizarán en coordinación con la sección de buques de Registro de Bienes Muebles, cuando proceda.

Mediante herramientas de gestión informática que permitan la comunicación automática de datos con el Registro de Bienes Muebles, se anotarán en el Registro de Buques los actos y contratos por los que se adquiera o transmita la propiedad de buques y embarcaciones, la constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

e) La información que se determine reglamentariamente.

2. En relación con cada buque o embarcación inscrita en el Registro de Buques será pública la información relativa a su titularidad, clasificación y tipología.

3. El Registro de Empresas Navieras tiene por objeto la inscripción de las empresas navieras.

Para la inscripción de las empresas navieras, será necesaria:

a) La aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil que refleje que su objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

b) Una relación de los buques de su titularidad o cuya explotación lleve a cabo, así como del registro de bandera en el que están inscritos, y que se actualizará periódicamente.

c) La identificación del medio electrónico donde se llevarán a cabo las notificaciones, incluida una dirección de correo electrónico u otro dispositivo equivalente, así como una dirección postal y su sede social.

Artículo 253. *Registro Especial de Buques y Registro Especial de Empresas Navieras.*

1. En el Registro Especial de Buques y en el Registro Especial de Empresas Navieras se podrán inscribir, respectivamente, los buques y las empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en este artículo.

2. La gestión y administración del Registro Especial de Buques y del Registro Especial de Empresas Navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas a la Dirección General de la Marina Mercante, con sede en Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife. Estas oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas de estas provincias y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.

3. En relación con el Registro Especial de Buques, corresponde a la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante:

a) Acordar la inscripción y la baja de los buques.

b) Determinar las inspecciones y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques.

c) Con carácter previo a la inscripción y a instancia de la empresa naviera, determinar la dotación mínima del buque, en función de su clase o tipo, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación, su operativa y a los compromisos internacionales asumidos por España.

d) Expedir el certificado de registro que habilitará a los buques inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español y legitimará a los capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.

cve: BOCG-15-A-34-3

4. Las empresas navieras podrán solicitar la inscripción en el Registro Especial de Buques de aquellos que cumplan los siguientes requisitos:

a) Que se trate de un buque apto para la navegación con un propósito mercantil, incluido cuando esté en construcción. Se considerarán también inscribibles los buques civiles de titularidad o posesión pública que desempeñen funciones que pudieran tener propósito mercantil o comercial si pertenecieran al sector privado.

b) Que tengan un arqueo bruto igual o superior a 100 GT.

c) Que sean propietarias o arrendatarias financieras de los buques cuya inscripción solicitan; o que tengan su posesión por contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.

d) Cuando se trate de buques procedentes de otros registros deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España. A tal fin podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro Especial.

e) Que los buques a matricular cumplan la normativa de la Unión Europea en materia de ayudas de Estado al transporte marítimo.

f) Con carácter previo a la matriculación, el titular del buque deberá aportar el justificante que acredite el pago de la deuda aduanera y de los demás tributos estatales exigibles por la autorización del régimen aduanero solicitado para los buques que arriben con pasavante.

g) Las empresas navieras titulares de buques de pabellón extranjero que soliciten el abanderamiento temporal en España presentarán la certificación emitida por el registro de procedencia acreditativo de la relación de hipotecas, cargas y gravámenes existentes, así como del consentimiento del cambio temporal prestado por los correspondientes acreedores.

5. Los buques y embarcaciones dedicados a la pesca no podrán inscribirse en el Registro Especial de Buques.

6. Las embarcaciones de más de 15 metros de eslora y que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos, incluida la náutica de recreo, podrán inscribirse en el Registro Especial, sin que les sea exigible el requisito de arqueo bruto previsto en el apartado anterior. **Se considerarán también inscribibles las embarcaciones civiles de titularidad o posesión pública que desempeñen funciones que pudieran tener propósito mercantil o comercial si pertenecieran al sector privado.**

7. Se exigirá que el capitán, el primer oficial y el 50 por ciento de la dotación mínima de seguridad de los buques inscritos en el Registro Especial tengan, en todo caso, la nacionalidad española o de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo.

Cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar a las empresas solicitantes la contratación de tripulantes de otras nacionalidades en proporción superior a la expresada anteriormente. En todo caso, deberá garantizarse la seguridad del buque y de la navegación, así como el cumplimiento de la normativa española vigente en materia de extranjería e inmigración.

8. En materia de jornada laboral y descansos, las relaciones laborales en los buques inscritos en el Registro Especial de Buques se regirán por lo dispuesto en

cve: BOCG-15-A-34-3

el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo y la legislación laboral española.

El resto de las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial de Buques, se regularán por la legislación que libremente elijan las partes, de conformidad con las normas de la Unión Europea y siempre que se respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo, así como los convenios internacionales suscritos por España. En defecto de acuerdo expreso, se aplicará a los trabajadores no nacionales lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española.

9. Las empresas navieras podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial de Empresas Navieras cuando cumplan los siguientes requisitos:

a) Que tengan en España su centro efectivo de control o que, teniéndolo en el extranjero, cuenten con una sucursal o representación en Canarias e inscrita en el Registro Mercantil.

Para la inscripción de las empresas navieras españolas será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil que refleje que su objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque.

Para la inscripción de las empresas navieras extranjeras se aportará certificado de inscripción en el registro correspondiente de su país, en la que se acredite su objeto social, así como la certificación correspondiente a la sucursal o representante en las Islas Canarias.

b) Si se trata de Administraciones u organismos públicos deberán acreditar la titularidad o posesión de al menos un buque inscrito en el Registro Especial de Buques, y su competencia para la navegación de esos buques.

Artículo 254. *Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo.*

1. En el Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo se podrán inscribir los buques y embarcaciones de recreo que sean objeto de explotación comercial o lucrativa.

2. La gestión y administración del Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas a la Dirección General de la Marina Mercante, con sede en Ceuta y Melilla. Estas oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas respectivas y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.

3. Corresponde a la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante:

a) Acordar la inscripción y la baja en este registro.

b) Determinar las inspecciones y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques y embarcaciones.

c) Expedir el certificado de registro que habilitará a los buques y embarcaciones inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español.

4. Se podrán inscribir en este registro los buques y embarcaciones de recreo objeto de explotación comercial siempre que cumplan las normas de seguridad establecidas por la normativa española y los convenios internacionales suscritos por España, cuando estos últimos les sean de aplicación.

cve: BOCG-15-A-34-3

5. Los buques y embarcaciones inscritos en el registro especial tendrán las ventajas fiscales previstas por la normativa tributaria para Ceuta y Melilla.»

JUSTIFICACIÓN

España ha firmado su instrumento de adhesión al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979, hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979, y donde las Partes se obligan a tomar todas las medidas legislativas u otras medidas apropiadas que se precisen para dar plena efectividad al Convenio y a su anexo. Con esta finalidad, se creó la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y que se desarrolla en los artículos 267 a 277 del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante.

Dicha entidad, cuenta (entre otros) con una dotación de unidades marítimas propias, que se clasifican en Remolcadores, Guardamares y Salvamares.

Las unidades tipo Remolcador (14) y Guardamar (5), por sus características, se encuentran matriculadas en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, y por tanto, sus tripulantes beneficiados por la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias; artículos 73 a 79.

Para incluir las anteriores unidades en dicho Registro Especial, el actual TRLPEMM (Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre) recoge en su Disposición Adicional decimosexta, en el punto 4, apartado a) el siguiente texto:

a) Podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial las empresas navieras que tengan en Canarias su centro efectivo de control, o que, teniéndolo en el resto de España o en el extranjero, cuenten con un establecimiento o representación permanente en Canarias, a través del cual vayan a ejercer los derechos y a cumplir las obligaciones atribuidas a las mismas por la legislación vigente.

Para la inscripción de las empresas navieras será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro mercantil donde se refleje que el objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque.

También podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial los organismos o la Administración públicos que, cumpliendo los requisitos anteriormente establecidos, ostenten la titularidad o la posesión por cualquier título que garantice la disponibilidad sobre la totalidad de los buques civiles a que se refiere la letra b) de este apartado, aportando una certificación del órgano competente que acredite la titularidad o posesión del buque.

Para seguir manteniendo dichas unidades dentro del Registro Especial, el Proyecto de Ley del TRLPEMM que se pretende modificar, recoge en su artículo 253, punto 4, apartado a) el siguiente texto:

a) Que se trate de un buque apto para la navegación con un propósito mercantil, incluido cuando esté en construcción. Se considerarán también inscribibles los buques civiles de titularidad o posesión pública que desempeñen funciones que pudieran tener propósito mercantil o comercial si pertenecieran al sector privado.

Pues bien, esta situación, crea un agravio comparativo de gran relevancia entre los trabajadores y trabajadoras que tripulan las embarcaciones Salvamar, ya que a estos no se les aplica la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias; artículos 73 a 79; al no poder inscribir dichas unidades en el Registro Especial.

Curiosamente, el Proyecto de Ley del TRLPEMM que se pretende modificar, ha incluido en el punto 6 del artículo 253 una redacción que permite que las embarcaciones de más de 15 metros de eslora y que desarrollen una actividad con fines comerciales o

cve: BOCG-15-A-34-3

lucrativos, incluida la náutica de recreo, podrán inscribirse en el Registro Especial, sin que les sea exigible el requisito de arqueo bruto previsto en el apartado anterior.

De este modo, se abre la posibilidad a que se inscriban en el Registro Especial cualquier embarcación de más de 15 metros de eslora, ya no solamente los buques, como recoge el punto 4, sino también las embarcaciones de más de 15 metros de eslora, siempre y cuando, desarrolle actividades con fines comerciales o lucrativos, incluida la náutica de recreo, pero dejando fuera de su redacción a aquellas otras embarcaciones civiles de titularidad pública.

Por tanto, no podemos permitirnos el lujo de dejar pasar este Proyecto de Ley sin que dicho artículo (253), recoja en su punto 6 la misma excepción que se ha introducido en el punto 4 para incluir a los buques civiles de titularidad pública en el Registro Especial. No es comprensible mantener esta discriminación entre los buques y las embarcaciones de titularidad pública. Si el Registro Especial se ha abierto a las embarcaciones de más de 15 m, aun estando estas incluidas en la náutica de recreo, bien lo merecen también las unidades civiles de titularidad pública inscribirse en tal Registro Especial.

En conclusión, vemos de forma positiva la inclusión del punto 6 del artículo 253 del Proyecto de Ley del TRLPEMM que se pretende modificar, pues permitirá incrementar el Registro Especial con la inclusión de las embarcaciones de más de 15 metros, pero consideramos prioritario incluir la misma referencia que se ha incluido en el punto 4 para no dejar fuera del Registro Especial a las embarcaciones civiles de más de 15 metros de titularidad pública.

ENMIENDA NÚM. 35

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintiuno. Título I del libro segundo, capítulo I.

De modificación

Texto que se propone:

Veintiuno. Se da nueva redacción al capítulo I del título I del libro segundo:

«CAPÍTULO I

Registros marítimos españoles

Artículo 251. *Registros marítimos españoles, su clasificación, matriculación y baja.*

1. Los registros marítimos españoles son:

a) El Registro de Buques.
b) El Registro de Empresas Navieras.
c) El Registro Especial de Buques.
d) El Registro Especial de Empresas Navieras.
e) El Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo.

cve: BOCG-15-A-34-3

f) El Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.

2. Los registros marítimos españoles son registros públicos de carácter administrativo y la información que contienen será pública, salvo los datos de carácter personal.

3. Mediante real decreto se desarrollará la estructura de los registros marítimos españoles, la forma de inscripción y los supuestos de baja, su funcionamiento y su función coordinadora de la información obtenida del conjunto de competencias de la Administración marítima. Reglamentariamente se podrá prever la existencia de registros complementarios de los registros marítimos españoles.

4. La inscripción en los registros marítimos españoles no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros registros públicos que puedan existir.

La inscripción de un buque o embarcación en alguno de los registros marítimos españoles supondrá la baja simultánea en cualquiera de los otros registros marítimos previstos en esta ley.

5. Las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España o en otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo, siempre y cuando acrediten tener una representación permanente en España, estarán facultadas para obtener el registro y el abanderamiento en España de buques civiles, mediante su inscripción en alguno de los registros marítimos españoles, de acuerdo con los requisitos señalados en este capítulo y en el real decreto que lo desarrolle.

Si los buques estuvieran dedicados a la navegación de recreo o deportiva sin finalidad comercial no será necesario el requisito de residencia, siendo suficiente la designación de un representante en España.

6. Las solicitudes de baja en los registros marítimos españoles serán presentadas por el titular registral del buque, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de un mes siempre que se hubieran cancelado todas las hipotecas, demás cargas y gravámenes; si estas subsistieran el silencio será desestimatorio. Por razones de urgencia debidamente justificadas, se podrán resolver las solicitudes de baja en el plazo de 15 días.

7. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del puerto podrán causar baja en los registros marítimos españoles, previa instrucción de procedimiento a tal fin, cuando cuenten con tres detenciones en firme en los últimos 36 meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos 36 meses.

Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de los registros de otros países.

8. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados temporalmente en el extranjero y los extranjeros en España, cumpliendo los requisitos previstos en los artículos 94 a 96 de la Ley 14/2014, de 24 de julio.

9. En circunstancias excepcionales en que no queden asegurados los servicios de transporte marítimo esenciales del territorio nacional o el abastecimiento de suministros y mercancías, el Gobierno podrá acordar las condiciones o restricciones temporalmente aplicables al cambio de pabellón de los buques mercantes.

Estas medidas tendrán vigencia durante el tiempo que persistan las mencionadas circunstancias.

cve: BOCG-15-A-34-3

Artículo 252. *Registro de Buques y Registro de Empresas Navieras.*

1. El objeto del Registro de Buques es la inscripción de los buques y embarcaciones abanderados en España, así como los artefactos navales y las plataformas fijas.

En la inscripción de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas se hará constar, a efectos de su identificación:

a) Clasificación y tipología.

b) Sus circunstancias esenciales y sus modificaciones relevantes desde el punto de vista técnico y de la seguridad marítima.

c) Los certificados emitidos.

d) La identidad del propietario y del explotador, con los datos de contacto necesarios, así como las modificaciones en su propiedad.

Los cambios de propiedad de buques, embarcaciones y artefactos navales se realizarán en coordinación con la sección de buques de Registro de Bienes Muebles, cuando proceda.

Mediante herramientas de gestión informática que permitan la comunicación automática de datos con el Registro de Bienes Muebles, se anotarán en el Registro de Buques los actos y contratos por los que se adquiera o transmita la propiedad de buques y embarcaciones, la constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

e) La información que se determine reglamentariamente.

2. En relación con cada buque o embarcación inscrita en el Registro de Buques será pública la información relativa a su titularidad, clasificación y tipología.

3. El Registro de Empresas Navieras tiene por objeto la inscripción de las empresas navieras.

Para la inscripción de las empresas navieras, será necesaria:

a) La aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil que refleje que su objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

b) Una relación de los buques de su titularidad o cuya explotación lleve a cabo, así como del registro de bandera en el que están inscritos, y que se actualizará periódicamente.

c) La identificación del medio electrónico donde se llevarán a cabo las notificaciones, incluida una dirección de correo electrónico u otro dispositivo equivalente, así como una dirección postal y su sede social.

Artículo 253. *Registro Especial de Buques y Registro Especial de Empresas Navieras.*

1. En el Registro Especial de Buques y en el Registro Especial de Empresas Navieras se podrán inscribir, respectivamente, los buques y las empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en este artículo.

2. La gestión y administración del Registro Especial de Buques y del Registro Especial de Empresas Navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas a la Dirección General de la Marina Mercante, con sede en Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife. Estas oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas de estas provincias y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.

cve: BOCG-15-A-34-3

3. En relación con el Registro Especial de Buques, corresponde a la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante:

a) Acordar la inscripción y la baja de los buques.

b) Determinar las inspecciones y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques.

c) Con carácter previo a la inscripción y a instancia de la empresa naviera, determinar la dotación mínima del buque, en función de su clase o tipo, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación, su operativa y a los compromisos internacionales asumidos por España.

d) Expedir el certificado de registro que habilitará a los buques inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español y legitimará a los capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.

4. Las empresas navieras podrán solicitar la inscripción en el Registro Especial de Buques de aquellos que cumplan los siguientes requisitos:

a) Que se trate de un buque apto para la navegación con un propósito mercantil, incluido cuando esté en construcción. Se considerarán también inscribibles los buques civiles de titularidad o posesión pública que desempeñen funciones que pudieran tener propósito mercantil o comercial si pertenecieran al sector privado.

b) Que tengan un arqueo bruto igual o superior a 100 GT.

c) Que sean propietarias o arrendatarias financieras de los buques cuya inscripción solicitan; o que tengan su posesión por contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.

d) Cuando se trate de buques procedentes de otros registros deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España. A tal fin podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro Especial.

e) Que los buques a matricular cumplan la normativa de la Unión Europea en materia de ayudas de Estado al transporte marítimo.

f) Con carácter previo a la matriculación, el titular del buque deberá aportar el justificante que acredite el pago de la deuda aduanera y de los demás tributos estatales exigibles por la autorización del régimen aduanero solicitado para los buques que arriben con pasavante.

g) Las empresas navieras titulares de buques de pabellón extranjero que soliciten el abanderamiento temporal en España presentarán la certificación emitida por el registro de procedencia acreditativo de la relación de hipotecas, cargas y gravámenes existentes, así como del consentimiento del cambio temporal prestado por los correspondientes acreedores.

5. Los buques y embarcaciones dedicados a la pesca no podrán inscribirse en el Registro Especial de Buques.

6. Las embarcaciones de más de 15 metros de eslora y que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos, incluida la náutica de recreo, podrán inscribirse en el Registro Especial, sin que les sea exigible el requisito de arqueo bruto previsto en el apartado anterior.

7. **El capitán y el primer oficial de los buques deberán tener, en todo caso, la nacionalidad de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca, por la Administración marítima, que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el**

cve: BOCG-15-A-34-3

ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades. El resto de la dotación deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo al menos, en su 50 por ciento.

~~Cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar a las empresas solicitantes la contratación de tripulantes de otras nacionalidades en proporción superior a la expresada anteriormente. En todo caso, deberá garantizarse la seguridad del buque y de la navegación, así como el cumplimiento de la normativa española vigente en materia de extranjería e inmigración.~~

8. En materia de jornada laboral y descansos, las relaciones laborales en los buques inscritos en el Registro Especial de Buques se regirán por lo dispuesto en el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo y la legislación laboral española.

El resto de las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial de Buques, se regularán por la legislación que libremente elijan las partes, de conformidad con las normas de la Unión Europea y siempre que se respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo, así como los convenios internacionales suscritos por España. En defecto de acuerdo expreso, se aplicará a los trabajadores no nacionales lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española.

9. Las empresas navieras podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial de Empresas Navieras cuando cumplan los siguientes requisitos:

a) Que tengan en España su centro efectivo de control o que, teniéndolo en el extranjero, cuenten con una sucursal o representación en Canarias e inscrita en el Registro Mercantil.

Para la inscripción de las empresas navieras españolas será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil que refleje que su objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque.

Para la inscripción de las empresas navieras extranjeras se aportará certificado de inscripción en el registro correspondiente de su país, en la que se acredite su objeto social, así como la certificación correspondiente a la sucursal o representante en las Islas Canarias.

b) Si se trata de Administraciones u organismos públicos deberán acreditar la titularidad o posesión de al menos un buque inscrito en el Registro Especial de Buques, y su competencia para la navegación de esos buques.

Artículo 254. *Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo.*

1. En el Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo se podrán inscribir los buques y embarcaciones de recreo que sean objeto de explotación comercial o lucrativa.

2. La gestión y administración del Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas a la Dirección General de la Marina Mercante, con sede en Ceuta y Melilla. Estas

cve: BOCG-15-A-34-3

oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas respectivas y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.

3. Corresponde a la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante:

a) Acordar la inscripción y la baja en este registro.

b) Determinar las inspecciones y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques y embarcaciones.

c) Expedir el certificado de registro que habilitará a los buques y embarcaciones inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español.

4. Se podrán inscribir en este registro los buques y embarcaciones de recreo objeto de explotación comercial siempre que cumplan las normas de seguridad establecidas por la normativa española y los convenios internacionales suscritos por España, cuando estos últimos les sean de aplicación.

5. Los buques y embarcaciones inscritos en el registro especial tendrán las ventajas fiscales previstas por la normativa tributaria para Ceuta y Melilla.»

JUSTIFICACIÓN

Abogamos por mantener la redacción que el actual TRLPEMM (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre), recoge en su Disposición Adicional decimosexta, punto seis, apartado a), Nacionalidad.

La redacción propuesta por el actual Proyecto de Ley del TRLPEMM exigida por la patronal naviera y que no ha sido en ningún momento negociada con los sindicatos, reduce aun mas los empleos reservados a nacionales o miembros de la UE o de su Espacio Económico, por lo cual iría en detrimento de la creación y mantenimiento del empleo.

ENMIENDA NÚM. 36

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintiuno. Título I del libro segundo, capítulo I.

De modificación

Texto que se propone:

Veintiuno. Se da nueva redacción al capítulo I del título I del libro segundo:

«CAPÍTULO I

Registros marítimos españoles

Artículo 251. *Registros marítimos españoles, su clasificación, matriculación y baja.*

1. Los registros marítimos españoles son:

a) El Registro de Buques.

cve: BOCG-15-A-34-3

b) El Registro de Empresas Navieras.
c) El Registro Especial de Buques.
d) El Registro Especial de Empresas Navieras.
e) El Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo.
f) El Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.

2. Los registros marítimos españoles son registros públicos de carácter administrativo y la información que contienen será pública, salvo los datos de carácter personal.

3. Mediante real decreto se desarrollará la estructura de los registros marítimos españoles, la forma de inscripción y los supuestos de baja, su funcionamiento y su función coordinadora de la información obtenida del conjunto de competencias de la Administración marítima. Reglamentariamente se podrá prever la existencia de registros complementarios de los registros marítimos españoles.

4. La inscripción en los registros marítimos españoles no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros registros públicos que puedan existir.

La inscripción de un buque o embarcación en alguno de los registros marítimos españoles supondrá la baja simultánea en cualquiera de los otros registros marítimos previstos en esta ley.

5. Las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España o en otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo, siempre y cuando acrediten tener una representación permanente en España, estarán facultadas para obtener el registro y el abanderamiento en España de buques civiles, mediante su inscripción en alguno de los registros marítimos españoles, de acuerdo con los requisitos señalados en este capítulo y en el real decreto que lo desarrolle.

Si los buques estuvieran dedicados a la navegación de recreo o deportiva sin finalidad comercial no será necesario el requisito de residencia, siendo suficiente la designación de un representante en España.

6. Las solicitudes de baja en los registros marítimos españoles serán presentadas por el titular registral del buque, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de un mes siempre que se hubieran cancelado todas las hipotecas, demás cargas y gravámenes; si estas subsistieran el silencio será desestimatorio. Por razones de urgencia debidamente justificadas, se podrán resolver las solicitudes de baja en el plazo de 15 días.

7. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del puerto podrán causar baja en los registros marítimos españoles, previa instrucción de procedimiento a tal fin, cuando cuenten con tres detenciones en firme en los últimos 36 meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos 36 meses.

Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de los registros de otros países.

8. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados temporalmente en el extranjero y los extranjeros en España, cumpliendo los requisitos previstos en los artículos 94 a 96 de la Ley 14/2014, de 24 de julio.

9. En circunstancias excepcionales en que no queden asegurados los servicios de transporte marítimo esenciales del territorio nacional o el abastecimiento de suministros y mercancías, el Gobierno podrá acordar las condiciones o restricciones temporalmente aplicables al cambio de pabellón de los buques mercantes.

Estas medidas tendrán vigencia durante el tiempo que persistan las mencionadas circunstancias.

cve: BOCG-15-A-34-3

Artículo 252. *Registro de Buques y Registro de Empresas Navieras.*

1. El objeto del Registro de Buques es la inscripción de los buques y embarcaciones abanderados en España, así como los artefactos navales y las plataformas fijas.

En la inscripción de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas se hará constar, a efectos de su identificación:

a) Clasificación y tipología.

b) Sus circunstancias esenciales y sus modificaciones relevantes desde el punto de vista técnico y de la seguridad marítima.

c) Los certificados emitidos.

d) La identidad del propietario y del explotador, con los datos de contacto necesarios, así como las modificaciones en su propiedad.

Los cambios de propiedad de buques, embarcaciones y artefactos navales se realizarán en coordinación con la sección de buques de Registro de Bienes Muebles, cuando proceda.

Mediante herramientas de gestión informática que permitan la comunicación automática de datos con el Registro de Bienes Muebles, se anotarán en el Registro de Buques los actos y contratos por los que se adquiera o transmita la propiedad de buques y embarcaciones, la constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

e) La información que se determine reglamentariamente.

2. En relación con cada buque o embarcación inscrita en el Registro de Buques será pública la información relativa a su titularidad, clasificación y tipología.

3. El Registro de Empresas Navieras tiene por objeto la inscripción de las empresas navieras.

Para la inscripción de las empresas navieras, será necesaria:

a) La aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil que refleje que su objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

b) Una relación de los buques de su titularidad o cuya explotación lleve a cabo, así como del registro de bandera en el que están inscritos, y que se actualizará periódicamente.

c) La identificación del medio electrónico donde se llevarán a cabo las notificaciones, incluida una dirección de correo electrónico u otro dispositivo equivalente, así como una dirección postal y su sede social.

Artículo 253. *Registro Especial de Buques y Registro Especial de Empresas Navieras.*

1. En el Registro Especial de Buques y en el Registro Especial de Empresas Navieras se podrán inscribir, respectivamente, los buques y las empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en este artículo.

2. La gestión y administración del Registro Especial de Buques y del Registro Especial de Empresas Navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas a la Dirección General de la Marina Mercante, con sede en Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife. Estas oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas de estas provincias y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.

cve: BOCG-15-A-34-3

3. En relación con el Registro Especial de Buques, corresponde a la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante:

a) Acordar la inscripción y la baja de los buques.

b) Determinar las inspecciones y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques.

c) Con carácter previo a la inscripción y a instancia de la empresa naviera, determinar la dotación mínima del buque, en función de su clase o tipo, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación, su operativa y a los compromisos internacionales asumidos por España.

d) Expedir el certificado de registro que habilitará a los buques inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español y legitimará a los capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.

4. Las empresas navieras podrán solicitar la inscripción en el Registro Especial de Buques de aquellos que cumplan los siguientes requisitos:

a) Que se trate de un buque apto para la navegación con un propósito mercantil, incluido cuando esté en construcción. Se considerarán también inscribibles los buques civiles de titularidad o posesión pública que desempeñen funciones que pudieran tener propósito mercantil o comercial si pertenecieran al sector privado.

b) Que tengan un arqueo bruto igual o superior a 100 GT.

c) Que sean propietarias o arrendatarias financieras de los buques cuya inscripción solicitan; o que tengan su posesión por contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.

d) Cuando se trate de buques procedentes de otros registros deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España. A tal fin podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro Especial.

e) Que los buques a matricular cumplan la normativa de la Unión Europea en materia de ayudas de Estado al transporte marítimo.

f) Con carácter previo a la matriculación, el titular del buque deberá aportar el justificante que acredite el pago de la deuda aduanera y de los demás tributos estatales exigibles por la autorización del régimen aduanero solicitado para los buques que arriben con pasavante.

g) Las empresas navieras titulares de buques de pabellón extranjero que soliciten el abanderamiento temporal en España presentarán la certificación emitida por el registro de procedencia acreditativo de la relación de hipotecas, cargas y gravámenes existentes, así como del consentimiento del cambio temporal prestado por los correspondientes acreedores.

5. Los buques y embarcaciones dedicados a la pesca no podrán inscribirse en el Registro Especial de Buques.

6. Las embarcaciones de más de 15 metros de eslora y que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos, incluida la náutica de recreo, podrán inscribirse en el Registro Especial, sin que les sea exigible el requisito de arqueo bruto previsto en el apartado anterior.

7. Se exigirá que el capitán, el primer oficial y el 50 por ciento de la dotación mínima de seguridad de los buques inscritos en el Registro Especial tengan, en todo caso, la nacionalidad española o de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo.

cve: BOCG-15-A-34-3

Cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar a las empresas solicitantes la contratación de tripulantes de otras nacionalidades en proporción superior a la expresada anteriormente. En todo caso, deberá garantizarse la seguridad del buque y de la navegación, así como el cumplimiento de la normativa española vigente en materia de extranjería e inmigración.

8. Relaciones Laborales. Por el carácter eminentemente internacional del transporte marítimo, la legislación laboral y de seguridad social aplicable en los buques inscritos en el Registro Especial de Buques se regirán:

Para los trabajadores nacionales del Estado de pabellón por la legislación española.

Para los trabajadores no nacionales del Estado de pabellón por la legislación que libremente elijan las partes, de conformidad con las normas de la Unión Europea y siempre que se respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo, así como los convenios internacionales suscritos por España. En defecto de acuerdo expreso, se aplicará a los trabajadores no nacionales lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española.

En el caso concreto de buques que realicen tráficos regulares de cabotaje insular, los trabajadores no nacionales del Estado de pabellón deberán cumplir al menos con los mismos requisitos que se exigen para los buques de otros Estados miembros de la UE en la Orden de 22 julio de 1999 por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular.

9. Las empresas navieras podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial de Empresas Navieras cuando cumplan los siguientes requisitos:

a) Que tengan en España su centro efectivo de control o que, teniéndolo en el extranjero, cuenten con una sucursal o representación en Canarias e inscrita en el Registro Mercantil.

Para la inscripción de las empresas navieras españolas será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil que refleje que su objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque.

Para la inscripción de las empresas navieras extranjeras se aportará certificado de inscripción en el registro correspondiente de su país, en la que se acredite su objeto social, así como la certificación correspondiente a la sucursal o representante en las Islas Canarias.

b) Si se trata de Administraciones u organismos públicos deberán acreditar la titularidad o posesión de al menos un buque inscrito en el Registro Especial de Buques, y su competencia para la navegación de esos buques.

Artículo 254. *Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo.*

1. En el Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo se podrán inscribir los buques y embarcaciones de recreo que sean objeto de explotación comercial o lucrativa.

2. La gestión y administración del Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo se realizará a través de dos oficinas de gestión,

cve: BOCG-15-A-34-3

adscritas a la Dirección General de la Marina Mercante, con sede en Ceuta y Melilla. Estas oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas respectivas y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.

3. Corresponde a la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante:

a) Acordar la inscripción y la baja en este registro.

b) Determinar las inspecciones y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques y embarcaciones.

c) Expedir el certificado de registro que habilitará a los buques y embarcaciones inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español.

4. Se podrán inscribir en este registro los buques y embarcaciones de recreo objeto de explotación comercial siempre que cumplan las normas de seguridad establecidas por la normativa española y los convenios internacionales suscritos por España, cuando estos últimos les sean de aplicación.

5. Los buques y embarcaciones inscritos en el registro especial tendrán las ventajas fiscales previstas por la normativa tributaria para Ceuta y Melilla.»

JUSTIFICACIÓN

El punto 8 del artículo 253 del Proyecto de Ley de reforma del TRLPEMM, intenta aglutinar en un solo punto (el 8) lo que la Disposición adicional decimosexta del actual TRLPEMM (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre) recoge en dos puntos (7 y 8), produciéndose una falta de claridad y concordancia en la proposición del nuevo texto.

Por ello, consideramos en primer lugar, que el texto propuesto ordene los preceptos que se van a tratar, bajo el término de «Relaciones Laborales».

Dicho esto, y entendiendo que los buques pueden tripular trabajadores miembros de la UE o del Espacio Económico Europeo, véase Artículo 3, apartado 2, del Tratado de la Unión Europea (TUE); artículo 4, apartado 2, letra a), y artículos 20, 26 y 45 a 48 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), así como de terceros países, como recoge el punto 7 del artículo 253; podremos distinguir bajo esta perspectiva dos colectivos de trabajadores a bordo de los buques de pabellón Español:

a) Aquellos nacionales con residencia en el Estado de pabellón, y que por tanto deberán estar sometidos a la legislación española, y por otra parte,

b) Aquellos, que su relación con el Estado de pabellón se da exclusivamente mientras se encuentran enrolados a bordo de un buque pero que mantienen su domicilio y sus vínculos mas estrechos con otro Estado, por tanto, debe existir la posibilidad de elección de la ley que se aplique a sus contratos de trabajo, siempre respetando las normas de la Unión Europea y de la Organización Internacional del Trabajo.

Por otra parte, se añade un último párrafo respecto de la propuesta presentada en el Proyecto de Ley, en referencia a las condiciones laborales mínimas que han de cumplir, al menos, los trabajadores no nacionales que trabajen a bordo de buques que realicen tráficos regulares de cabotaje insular que no sigan o precedan a un viaje internacional, en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como servicios de transporte marítimo de cabotaje insular de pasajeros no regular, a excepción de los servicios de crucero realizados con buques de más de 650 GT.

A estos trabajadores, deberá exigírseles al menos, las mismas condiciones que se les exigen a los barcos de otros Estados miembro de la UE y que se recogen en la Orden de 22 julio de 1999 por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular. Para protegernos de la

cve: BOCG-15-A-34-3

competencia desleal de otros pabellones, máxime dentro de tráficos tan importantes para nuestro empleo como el que se desarrolla entre puertos españoles, debemos ser nosotros los primeros en respetarlo.

ENMIENDA NÚM. 37

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintidós. Título I del libro segundo, capítulol II.

De modificación

Texto que se propone:

Veintidós. Se da nueva redacción al capítulo II del título I del libro segundo:

«CAPÍTULO II

Navegación de recreo

Artículo 255. *Navegación de recreo o deportiva.*

1. Los titulares de buques y embarcaciones dedicados a la navegación de recreo o deportiva deberán cumplir las normas de seguridad, **laborales** prevención de la contaminación y aseguramiento de su responsabilidad civil que se establezcan en la ley o reglamentariamente siempre que:

a) Estén abanderadas o matriculadas en España.
b) Desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos en espacios marítimos españoles, cualquiera que sea su Estado de pabellón.
c) Naveguen por las aguas interiores marítimas españolas o el mar territorial español, cualquiera que sea su Estado de pabellón cuando sus propietarios o quienes tengan su uso o disfrute tengan su residencia o domicilio social en España.

2. Las embarcaciones de recreo o deportivas tendrán un régimen simplificado de inscripción en los registros marítimos españoles.
3. Los armadores o propietarios de buques y embarcaciones de recreo o deportivas deberán tener cubierta la responsabilidad civil por los daños personales y materiales que puedan causar con ocasión de la navegación a terceros, a la Administración marítima, a puertos o a instalaciones marítimas, incluida la remoción, mediante la suscripción de un seguro u otra garantía financiera.
Cuando el buque o embarcación se destine a su explotación comercial mediante arrendamiento náutico o contrato de pasaje, o durante los periodos en que ello tenga lugar, se deberán cubrir los riesgos de muerte y accidente que puedan causar a todas las personas a bordo durante el desarrollo de esa actividad, mediante la suscripción de un seguro de accidentes u otra garantía financiera.
4. Las entidades aseguradoras que asuman la cobertura derivada de los seguros obligatorios de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques o embarcaciones de recreo o deportivas comunicarán, a través de medios

cve: BOCG-15-A-34-3

electrónicos que se habiliten para ello, a la Dirección General de la Marina Mercante los datos relativos a buques y embarcaciones aseguradas por ellas, el tomador del seguro o asegurado y las coberturas de la póliza suscrita, así como la extinción de estos contratos de seguro. Esta información no comprenderá la relativa a las motos náuticas dedicadas a la navegación de recreo o deportiva.

Se autoriza el tratamiento automatizado de los datos a que se refiere el párrafo anterior, mediante el denominado «Fichero Informativo de Buques y Embarcaciones de Recreo», del que será responsable el encargado del Registro de Buques.

En el «Fichero Informativo de Buques y Embarcaciones de Recreo» también constará la información correspondiente a la superación de revisiones y reconocimientos técnicos del buque o embarcación.

Tendrán acceso al «Fichero Informativo de Buques y Embarcaciones de Recreo» la Administración marítima y el Servicio Marítimo de la Guardia Civil al objeto de que tengan conocimiento del buque o embarcación asegurada y su titular, su póliza y la entidad aseguradora que la haya suscrito, así como de la información técnica de los certificados.

También tendrán acceso al fichero las Autoridades Portuarias, los responsables de puertos deportivos, instalaciones náuticas y varaderos en relación con aquellos buques y embarcaciones que tengan en aquellos su puerto de atraque. Se exigirá en estos casos justificar la vinculación del buque o embarcación con el puerto o instalación de que se trate y el acceso incluirá la información sobre la póliza de seguro del buque o embarcación, así como la vigencia de sus reconocimientos y certificados.

Asimismo, se dará acceso al fichero a las entidades aseguradoras y a los terceros perjudicados con el fin de conocer la póliza de seguro contratada por el responsable de un siniestro.

5. El Gobierno desarrollará las especialidades de la navegación de recreo o deportiva en un reglamento general. Este reglamento incluirá la concreción de las actividades cuya responsabilidad debe ser objeto de aseguramiento, el tomador obligado a la contratación, el asegurado o beneficiario de las mismas, la forma de constitución, su importe mínimo o método de cuantificación y su duración, así como los compromisos derivados de la remoción de un buque o embarcación de recreo.»

JUSTIFICACIÓN

La náutica de recreo es un Sector en auge que también se nutre de trabajadores para tripular buques y embarcaciones. Las tripulaciones de estas unidades, muchas veces olvidados, ya que su trabajo se concentra en los períodos estivales, no disponen de Convenio Colectivo de empresa, ni de un Convenio General de Sector. Por ello, vemos conveniente y necesario, recordar el cumplimiento en materia laboral al que están sometidos también los tripulantes de estas unidades.

ENMIENDA NÚM. 38

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintitrés. Artículo 256, apartado 1.

cve: BOCG-15-A-34-3

De modificación

Texto que se propone:

Veintitrés. Se modifica la redacción del párrafo segundo del apartado 1 del artículo 256:

«Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles adecuados y disponibles para prestar una determinada actividad, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones interiores durante el tiempo que perdure aquella circunstancia **aplicándose a los tripulantes la legislación laboral española en toda su extensión**.»

JUSTIFICACIÓN

La entrada de buques de pabellón extranjero a nuestras aguas supone una competencia desleal hacia los buques de pabellón Español que operan en el mismo mercado y deben de cumplir con una relaciones laborales que no respetan los buques de pabellón extranjero. Por ello, la permisividad recogida en el punto 1, debe ir acompañada de una garantía que impida esta competencia desleal, y más aún si cabe, cuando la navegación se está produciendo en aguas interiores, en las cuales y de acuerdo al artículo 8 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, estas aguas están sometidas a la soberanía del Estado ribereño, y por tanto debemos ser exigentes en el cumplimiento de las mismas normas que se les exigiría si fueran de pabellón español.

De no ser así, lo que se producirá será un deterioro del pabellón Español y un auge de otros pabellones extranjeros con condiciones laborales de dumping social y menoscabo de la seguridad que terminarán prestando los servicios entre nuestros puertos.

ENMIENDA NÚM. 39

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veinticuatro. Artículo 257, apartado 1.

De modificación

Texto que se propone:

Veinticuatro. Se modifica la redacción del apartado 1 del artículo 257:

«1. La navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa de la Unión Europea.

La reserva de bandera no se aplicará:

a) Al transporte entre puertos peninsulares de mercancías cuyo origen o destino sea un puerto extranjero, siempre que en el trayecto que discurra por los espacios marítimos españoles no se lleve a cabo un transporte de mercancías

cve: BOCG-15-A-34-3

cuyo origen y destino sean puertos nacionales reservado a buques mercantes con pabellón español o de la Unión Europea.

b) A la navegación de buques de recreo con finalidad comercial.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles ~~o de otro Estado miembro de la Unión Europea~~ adecuados y disponibles, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje durante el tiempo que perdure aquella circunstancia **aplicándose a los tripulantes la legislación laboral española en toda su extensión.**»

JUSTIFICACIÓN

La entrada de buques de pabellón extranjero (sea de la UE o de terceros estados) a nuestras aguas supone una competencia desleal hacia los buques de pabellón Español que operan en el mismo mercado y deben de cumplir con una relaciones laborales que no respetan los buques de pabellón extranjero. Por ello, la permisividad recogida en el punto 1, debe ir acompañada de una garantía que impida esta competencia desleal, al menos, cuando la navegación se está produciendo entre puertos Españoles.

De no ser así, lo que se producirá será un deterioro del pabellón Español y un auge de otros pabellones extranjeros con condiciones laborales de dumping social y menoscabo de la seguridad que terminarán prestando los servicios entre nuestros puertos.

ENMIENDA NÚM. 40

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintisiete. Título I del libro segundo, capítulos VII y VIII.

De modificación

Texto que se propone:

Veintisiete. Se da nueva redacción al capítulo VII del título I del libro segundo y se suprime su capítulo VIII:

«CAPÍTULO VII

Establecimiento de obligaciones y otras medidas

Artículo 260. *Establecimiento de obligaciones de servicio público y otras medidas en defensa de la libertad comercial en el transporte marítimo internacional.*

1. El Gobierno, a propuesta de la persona titular del ministerio competente en materia de marina mercante y previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, podrá establecer obligaciones generales de servicio público en los servicios de navegación interior y de cabotaje.

La finalidad de estas obligaciones será garantizar la suficiencia de servicios de transporte marítimo con destino a o procedencia de las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla.

cve: BOCG-15-A-34-3

2. La imposición de obligaciones de servicio público habrá de hacerse de un modo objetivo, transparente, no discriminatorio y conocido de antemano por los interesados, con el fin de garantizar que el servicio se preste en condiciones de libre y leal competencia.

El establecimiento de obligaciones de servicio público estará precedido por la elaboración de una propuesta con el contenido establecido legalmente y, tras su aprobación, serán objeto de seguimiento y evaluación.

3. Las obligaciones de servicio público se podrán adoptar en los casos en que las empresas operadoras no los prestarían si tuviesen en cuenta exclusivamente su propio interés comercial, y que resulten necesarios para asegurar el servicio de transporte entre distintas localidades o para garantizar su prestación en condiciones razonablemente aceptables de frecuencia, precio, calidad o universalidad. Estas obligaciones podrán, en su caso, dar derecho a compensaciones económicas por parte de la Administración.

La compensación por la imposición de obligaciones de servicio público se definirá en procedimientos de licitación pública, transparentes, equitativos y no discriminatorios. Las compensaciones que procedan deberán ser suficientes para cubrir el coste y un beneficio razonable.

4. Las obligaciones a la navegación podrán imponerse en régimen de contrato administrativo, de acuerdo con la legislación de contratos del sector público, cuando se acredite que la imposición de obligaciones de servicio público no asegure una oferta de servicios de transporte marítimo adecuada. La celebración de un contrato será compatible con el establecimiento de obligaciones de servicio público.

5. En situaciones de grave atentado contra los principios de libre competencia o de libertad comercial o contra aquéllos en que se fundamenta el transporte marítimo internacional, y que afecten a buques españoles que lleven a cabo navegaciones exteriores o extranacionales, el Gobierno podrá adoptar las medidas y disposiciones que resulten precisas para la defensa de intereses españoles en conflicto.

El Gobierno, con respeto a lo establecido en la normativa de la Unión Europea o en los acuerdos internacionales suscritos por España, podrá reservar, total o parcialmente, ciertos tráficos a buques mercantes españoles o comunitarios si ello fuera necesario para la economía o defensa nacionales.

6. Las empresas que opten a obligaciones de servicio público deberán disponer de Convenio Colectivo de Empresa para la gente de mar.

Artículo 261. *Obligaciones en circunstancias excepcionales.*

1. Cuando concurran circunstancias excepcionales, debidamente justificadas, la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá imponer obligaciones específicas a las empresas navieras que realicen servicios regulares o no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.

Estas obligaciones específicas podrán consistir en la suspensión de los servicios de transporte marítimo, que podrá ser general o afectar a determinados tipos de buques y embarcaciones, la reducción o el aumento del número de viajes o cualesquiera otras que proceda y sean proporcionales en atención a la circunstancia que los justifica.

Entre las circunstancias que justifican la imposición de obligaciones se encuentran las derivadas de crisis sanitarias, riesgos cibernéticos marítimos, salvamento, seguridad marítima, lucha contra la contaminación u otras causas graves de utilidad pública o interés social.

Esas obligaciones darán derecho, en su caso, a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que incurran.

cve: BOCG-15-A-34-3

2. La Administración marítima podrá obligar a las empresas navieras que realicen determinados tráficos marítimos regulares a mantener la capacidad del plan de flota acordado, a cumplir determinados requisitos de seguridad y medioambientales en los buques empleados, a la sujeción a horarios establecidos, a fijar determinados requisitos sobre la venta de billetes y a la intercambiabilidad de billetes. La participación en dichos tráficos se sujetará a las condiciones que se establezcan por la Administración marítima, entre las que se podrá incluir la obligación de constitución de avales, seguros de caución o garantías equivalentes.

El cumplimiento de estas obligaciones por parte de las empresas navieras, incluyendo la fijación de una tarifa de intercambio común aplicable a los servicios de transporte que recíprocamente se presten por razón de la intercambiabilidad de billetes, tendrá la consideración de conducta exenta por ley a los efectos previstos en el apartado 1 del artículo 4 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. Esta exención se aplica únicamente en las líneas que unen puertos españoles con las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla o con puertos de Marruecos o de Argelia y durante los días de la Operación Paso del Estrecho y otros periodos justificados en los que concurran circunstancias similares de intensidad del tráfico marítimo o causas graves de utilidad pública o interés social, en los que la Administración marítima active el intercambio.

Artículo 262. *Aseguramiento obligatorio.*

1. Las empresas navieras españolas estarán obligadas a tener cubierta la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de la explotación de sus buques, de conformidad con lo dispuesto en los convenios internacionales de los que España sea Estado parte y en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales en el mercado internacional. Esta cobertura deberá realizarse mediante seguro o garantía financiera equivalente.

Dicha reglamentación establecerá, asimismo, la obligatoriedad y el alcance del seguro de responsabilidad civil o garantía financiera equivalente para la navegación de cualesquiera otros buques civiles españoles no incluidos en el párrafo anterior.

2. Los buques extranjeros que naveguen por cualquiera de los espacios marítimos españoles deberán tener asegurada su responsabilidad civil de acuerdo con lo dispuesto en los convenios internacionales de los que España sea Estado parte, así como en los supuestos y con la cobertura que se determine por el Gobierno.

3. El Gobierno podrá establecer la obligación de garantizar la cobertura de la responsabilidad civil y por accidentes mediante la contratación de un seguro o una garantía financiera equivalente. Estas obligaciones se establecerán para actividades distintas de las previstas en los apartados anteriores, que se lleven a cabo con ocasión de la navegación marítima y que puedan afectar a la seguridad marítima o a la protección del medio ambiente marino. Reglamentariamente se determinarán las actividades a las que se exigen estas garantías, el tomador obligado a la contratación, el asegurado o beneficiario de las mismas, la forma de constitución, su importe mínimo o método de cuantificación y su duración.»

JUSTIFICACIÓN

Las empresas que optan a las obligaciones de un servicio público, con las garantías que supone, véase el apartado 3 del propio artículo, deberían contar para sus trabajadores con un Convenio Colectivo de Empresa que establezca unas condiciones de trabajo conocidas para todos. Impidiendo de este modo el «dumping social» entre

cve: BOCG-15-A-34-3

empresas que compiten por un servicio público y no disponen de Convenio Colectivo, reduciendo de este modo sus costes y pudiendo participar en mejores condiciones.

ENMIENDA NÚM. 41

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintinueve. Artículo 263 bis (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Veintinueve. Se añade un nuevo artículo 263 bis:

«Artículo 263 bis. *Comité Asesor Marítimo.*

1. El Comité Asesor Marítimo es el órgano colegiado adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante para la cooperación y coordinación de las medidas en materia de ordenación general de la navegación marítima, así como en materia de salvamento marítimo.

El Comité Asesor Marítimo promoverá, asimismo, la participación y seguimiento de las medidas adoptadas en el ámbito de la marina mercante.

2. Dentro de las materias de su competencia, corresponderá al Comité Asesor Marítimo:

a) Emitir informe sobre los anteproyectos de ley y proyectos de reglamento con incidencia en materia de marina mercante.

b) Informar los planes y propuestas en materia de marina mercante.

3. La presidencia del Comité Asesor Marítimo corresponde a la Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo y su vicepresidencia a la Dirección General de la Marina Mercante. Asimismo, participarán en el Comité Asesor Marítimo:

a) Un representante con rango de director general o equivalente de cada uno de los ministerios u organismos de la Administración General del Estado con competencia en la materia marítima objeto de consulta o examen.

b) Un representante de cada una de las Comunidades Autónomas con litoral con competencia en la materia marítima objeto de consulta.

c) Hasta seis representantes de las **Organizaciones Empresariales y Organizaciones Sindicales más representativas, con representación en el Dialogo Social, Europeo y en las Conferencias Marítimas de la OIT**.

A la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional corresponderá la función de secretaría del Comité Asesor Marítimo.

4. El Comité Asesor Marítimo se reunirá al menos una vez al año, así como cuantas veces lo acuerde su presidente con la composición que corresponda en atención a las materias a tratar.

cve: BOCG-15-A-34-3

5. El funcionamiento Comité Asesor Marítimo se ajustará a las disposiciones sobre órganos colegiados de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

6. El Gobierno desarrollará mediante real decreto la estructura y funciones del Comité Asesor Marítimo.»

JUSTIFICACIÓN

El texto propuesto en el Proyecto Ley, da a entender en el apartado 3.c que los representantes pertenecen exclusivamente a la parte empresarial, quedando excluidos las organizaciones de trabajadores. Por ello, vemos oportuno, recoger su presencia para constituir un verdadero Comité Asesor, donde se pueda escuchar y trasladar las posiciones y conocimientos de ambas partes.

Por otra parte, además de señalar a las organizaciones más representativas, se considera pertinente en un sector eminentemente internacional, que sus representantes tengan una representación en la esfera Europea e internacional.

Por otro lado, el concepto de sector naval, que recoge el Proyecto de Ley, puede caer en una interpretación limitada exclusivamente al sector de la construcción naval, por lo que lo retiramos de dicho apartado.

ENMIENDA NÚM. 42

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo 273. *Régimen de personal. Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.*

1. El personal de la Sociedad se regirá por las normas de Derecho laboral o privado que le sean de aplicación.

La selección de este personal se hará de acuerdo con sistemas basados en los principios de igualdad, mérito y capacidad, mediante convocatoria pública.

El personal directivo será el idóneo, tomando como referencia los criterios de mérito, capacidad e igualdad así como los de honorabilidad, en función del cargo que vayan a desempeñar.

2. La dotación mínima de las unidades marítimas serán las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y de la unidad, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación, y los períodos de trabajo y descanso que reglamentariamente se establezcan en la legislación vigente.

3. En el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento, y en los centros que atienden Dispositivos de Separación de Tráfico, los turnos de guardia estarán cubiertos, al menos, por tres Controladores. En el resto de los centros los turnos de guardia estarán cubiertos, al menos, por dos Controladores.

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Se propone en este Proyecto de Ley del TRLPEMM, artículo 273, las siguientes modificaciones.

En el punto 1, actualizar los principios rectores de la contratación del personal laboral según recoge el Estatuto Básico del Empleado Público, por lo que encontramos oportuno añadir el principio de «igualdad» que no viene recogido en el actual artículo del TRLPEMM 2/2011 de 5 de septiembre.

Dentro del mismo punto 1, se recoge un párrafo específico con los criterios que ha de cumplir el personal Directivo de la Sociedad, al cual, y por la naturaleza y relevancia del cargo que ocupa en el buen hacer de este servicio público, debe cumplir al menos con la idoneidad para el puesto a desempeñar.

Se introduce un punto 2 y 3 que antes no existían. Para dejar patente el compromiso con las dotaciones y plantillas de los medios de Salvamento Marítimo, pues una empresa dedicada al salvamento y la seguridad debe ser doblemente ejemplar en el cumplimiento de la seguridad.

De este modo, garantizamos que los medios de Salvamento Marítimo, contarán, al menos, con las dotaciones y plantillas necesarias para prestar el servicio con plenas garantías.

ENMIENDA NÚM. 43

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Treinta y tres. Artículo 275, apartado 2.

De modificación

Texto que se propone:

Treinta y tres. Se modifica el párrafo primero del apartado 2 del artículo 275:

«2. Se adscriben a la Sociedad, para el cumplimiento de su objeto, los Centros de Coordinación y Salvamento, las Bases Estratégicas de Salvamento y Lucha Contra la Contaminación Marina, el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos, así como los medios materiales, personales, presupuestarios y financieros que resulten necesarios.

Igualmente, se adscribirán a la Sociedad, la totalidad de la flota marítima de salvamento marítimo y ~~la totalidad~~ del material de seguridad adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, incluyendo los medios materiales cedidos por esta Dirección General a la Cruz Roja, así como los correspondientes recursos presupuestarios.»

JUSTIFICACIÓN

La redacción propuesta en el punto 2 del artículo 275 de este Proyecto de Ley del TRLPEMM, aglutina los Centros de Control de Tráfico Marítimo y de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación bajo un nuevo epígrafe de Centros de Coordinación de Salvamento. Esta simplicidad es aceptable, pero vemos prudente introducir, dos elementos importantes del patrimonio de la Sociedad,

cve: BOCG-15-A-34-3

que son: las Bases Estratégicas de Salvamento y Lucha Contra la Contaminación Marina, y el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos. Su no inclusión, carece de sentido, de no ser que exista interés porque este patrimonio no forme parte de la Sociedad.

En consonancia con el párrafo anterior, y ante la variedad de unidades marítimas con las que cuenta actualmente SASEMAR, (Buques polivalentes, Remolcadores, Guardamares, Salvamares) o que pueda contar en un futuro, resulta más apropiado referirse a todas ellas como «flota marítima de salvamento marítimo».

ENMIENDA NÚM. 44

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Treinta y ocho. Título IV del libro segundo.

De modificación

Texto que se propone:

Treinta y ocho. El título IV del libro segundo del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante pasa a tener la siguiente redacción:

«TÍTULO IV

Tasas

CAPÍTULO I

Normas generales

Artículo 282. *Régimen de las tasas de la Marina Mercante.*

1. Las tasas por las actuaciones y servicios prestados por la Dirección General de la Marina Mercante se rigen por lo dispuesto en este título, en la Ley 8/1989, de 13 de abril, en la Ley 58/2003, de 17 de noviembre, y en las normas reglamentarias de desarrollo.

2. La cuantía de las tasas se determina en función del coste de los trámites y actuaciones llevadas a cabo por la Administración marítima y podrá ser objeto de modificación por las leyes de presupuestos generales del Estado.

3. El rendimiento de las tasas se ingresará en el Tesoro Público y podrá generar crédito para la mejora de las actividades objeto de las tasas.

4. Se establece una bonificación del 100 por ciento de la cantidad de la tasa de que se trate cuando se refiera a alguna actuación o servicio prestado a un buque o embarcación inscrito en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares.

Artículo 283. *Gestión y liquidación de las tasas de la Marina Mercante.*

1. La gestión de las tasas reguladas en este título se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante.

cve: BOCG-15-A-34-3

2. El devengo de la tasa se produce con la solicitud de la actuación o servicio de la Dirección General de la Marina Mercante de que se trate.

Cuando el servicio o la actuación que constituye el hecho imponible de la tasa se prestase de oficio por la Administración, la obligación del pago de aquélla nacerá en el momento en que se inicie la prestación del servicio o se realice la actividad, sin perjuicio de la posibilidad de exigir su depósito previo.

3. Serán sujetos pasivos de las tasas de la Marina Mercante todas las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible, o que sean sus destinatarias.

4. Los sujetos pasivos autoliquidarán esta tasa conforme al modelo oficial disponible en la sede electrónica asociada del ministerio competente en materia de marina mercante, y procederán a su ingreso en el Tesoro Público, con arreglo a lo dispuesto en la legislación tributaria general.

5. El justificante del pago de la tasa en el modelo oficial, debidamente validado, acompañará a la petición de la actividad de la Dirección General de la Marina Mercante en la que se realice el hecho imponible de este tributo.

En caso de que no se acompañase dicho justificante por no haberse realizado el pago mismo o por haberse omitido su aportación, o cuando la liquidación efectuada fuera errónea, se requerirá al sujeto pasivo para que lo aporte o corrija la liquidación en el plazo de diez días, no dando curso al escrito o trámite hasta que tal omisión fuese subsanada.

6. Si a lo largo de cualquier actuación se fijase una cuantía superior o inferior a la inicialmente determinada por el sujeto pasivo, se rectificará la autoliquidación presentada, de oficio o a solicitud del interesado.

CAPÍTULO II

Tasas

Artículo 284. *Tasas por servicios de inspección, reconocimientos, verificaciones, auditorías y control.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por las inspecciones, los reconocimientos, las verificaciones, las auditorías y los controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad marítima y de prevención de la contaminación previstos en la legislación vigente y que sean precisos para la emisión, renovación, refrendo o modificación de certificaciones que acrediten el cumplimiento por los buques y sus elementos de los requisitos y especificaciones exigidos.

2. Las cuantías de las tasas serán:

a) Certificado nacional arqueo, según la siguiente escala:

1.º Menos de 100 GT: 130 euros.
2.º Entre 100 y menos de 20.000 GT: 200 euros.
3.º A partir de 20.000 GT: 500 euros.

El certificado nacional de arqueo comprende el de pesqueros catamaranes (eslora L < 15 m), (eslora L < 15 m), GT/TRB (pesqueros de eslora L >= 24 m), GT/TRB (eslora total < 24 m, o b/existente) y (eslora L >= 15 y <24 m).

b) Certificado de aptitud para el transporte de cargas sólidas a granel, que comprende:

1.º El documento de aptitud: 200 euros.
2.º El apéndice al documento de aptitud: 150 euros.

cve: BOCG-15-A-34-3

c) Certificado prescripciones especificas estabilidad buques trasbordo rodado:

1.º Menos de 100 GT: 60 euros.
2.º Entre 100 y menos de 500 GT: 80 euros.
3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 130 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 200 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 20.000 GT: 350 euros.
6.º A partir de 20.000 GT: 450 euros.

d) Acta de estabilidad para embarcaciones de menos de 20 GT/TRB: 75 euros tanto para buque nuevo como para buque existente.

e) Acta de pruebas de estabilidad, según la siguiente escala:

1.º Menos de 100 GT: 70 euros.
2.º Entre 100 y menos de 500 GT: 100 euros.
3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 160 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 250 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 20.000 GT: 450 euros.
6.º A partir de 20.000 GT: 550 euros.

f) Certificado de comprobación de la estabilidad:

1.º Menos de 100 GT: 35 euros.
2.º Entre 100 y menos de 500 GT: 50 euros.
3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 80 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 125 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 20.000 GT: 225 euros.
6.º A partir de 20.000 GT: 275 euros.

g) Certificado especial de francobordo para navegación por aguas interiores:

1.º Menos de 100 GT: 25 euros.
2.º Entre 100 y menos de 500 GT: 40 euros.
3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 60 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 90 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 20.000 GT: 150 euros.
6.º A partir de 20.000 GT: 200 euros.

h) Certificado de reconocimiento de la instalación frigorífica, según la siguiente escala:

1.º Menos de 150 m^3: 80 euros.
2.º Entre 150 y menos de 500 m^3: 130 euros.
3.º A partir de 500 m^3: 200 euros.

i) Certificado de instalaciones de máquinas sin dotación permanente, incluido para buques de pesca de eslora L de 24 metros o superior: 300 euros.

j) Resolución de tripulación mínima de seguridad, certificado aptitud de medios flotantes de recepción desechos de buques, acta de pruebas oficiales y certificado de valoración: 110 euros.

k) Certificado de número máximo de pasajeros y tripulantes: 100 euros.

l) Certificado de navegabilidad para buques o embarcaciones, certificado de seguridad para buques de pasaje y su inventario adjunto, y certificado de conformidad de buques pesqueros, según la siguiente escala:

1.º Menos de 250 GT: 250 euros.
2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 400 euros.

cve: BOCG-15-A-34-3

3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 700 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 1.000 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 1.300 euros.
6.º A partir de 10.000 GT: 1.800 euros.

Cuando se trate de embarcaciones de eslora L inferior a 16 metros, la tasa será del 50 por ciento que resulte de la escala anterior.

m) Certificado nacional de exención de buques de pasaje (Convenio internacional 1974) y certificado nacional de exención de buques de carga: 60 euros.

n) Certificado nacional de seguridad del equipo convenio (1974) y certificado nacional de seguridad del equipo:

1.º Menos de 250 GT: 150 euros.
2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 200 euros.
3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 300 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 500 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 600 euros.
6.º A partir de 10.000 GT: 900 euros.

ñ) Certificado de conformidad de buques pesqueros de menos de 6 metros: 80 euros.

o) Certificado de reconocimiento de material náutico: 80 euros.

p) Certificado de conformidad de buques de recreo: 200 euros.

q) Certificado de seguridad radioeléctrica:

1.º Para buques no acogidos al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM/GMDSS): 100 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques no acogidos al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima: 40 euros.

2.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A1: 100 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A1: 40 euros.

3.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A2:125 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A2: 50 euros.

4.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A3: 175 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A3: 60 euros.

5.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A4: 175 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A4: 60 euros.

6.º Expedición o renovación de licencia de estación de barco (LEB): 60 euros.

7.º Asignación de número de identificación del servicio móvil marítimo: 60 euros.

8.º Aprobación y renovación de equipos radioeléctricos y de radionavegación: 60 euros.

cve: BOCG-15-A-34-3

9.º Autorización y renovación de empresas instaladoras de equipos de radiocomunicaciones: 60 euros.

r) Certificado de buque listo para reciclado, certificado de inventario de materiales potencialmente peligrosos, permiso de obra de reforma, certificado de permiso de construcción, reconocimiento extraordinario operativo, reconocimiento para autorización de remolque, certificado de homologación o aprobación y certificado de prueba tiro fijo: 400 euros.

s) Certificado de medios de carga y descarga, según la siguiente escala:

1.º Menos de 1.000 kg: 50 euros.
2.º Entre 1.000 y menos de 10.000 kg: 100 euros.
3.º Entre 10.000 y menos de 20.000 kg: 150 euros.
4.º A partir de 20.000 kg: 200 euros.

Para la expedición de otros certificados que puedan exigirse por la normativa nacional, la tasa será de 100 euros.

3. La copia de alguno de los certificados anteriores estará gravada con una tasa de 30 euros.

4. Se aplicarán a las tasas previstas en este artículo las siguientes variaciones en su cuantía:

a) Cuando la actuación de la Administración marítima se realice fuera de jornada, la cuantía de la tasa se incrementará un 50 por ciento.

b) Cuando la actuación de que se trate se haya realizado por una organización reconocida, la cuantía de la tasa se reducirá un 50 por ciento.

c) Cuando la actuación de que se trate sea la renovación de un certificado, la cuantía de la tasa se reducirá un 30 por ciento.

d) Cuando la actuación de que se trate sea el refrendo de un certificado, la cuantía de la tasa se reducirá un 65 por ciento.

e) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buques procedentes de un Estado que no es miembro de la Unión Europea (no sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se reducirá un 50 por ciento.

f) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buques procedentes de un Estado que no es miembro de la Unión Europea (sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se aumentará un 40 por ciento.

g) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buques procedentes de un país comunitario (no sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se reducirá un 75 por ciento.

h) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buques procedentes de país comunitario (sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se reducirá un 30 por ciento.

i) Cuando la actuación de que se trate sea la renovación del certificado por cambio de datos sin realización de cálculos, la cuantía de la tasa se reducirá en un 90 por ciento, con un mínimo de 30 euros.

j) Cuando la actuación de que se trate sea el permiso de construcción y el certificado nacional de seguridad para buques petroleros, quimiqueros y gaseros, la cuantía de la tasa se aumentará un 50 por ciento.

k) Cuando la actuación de que se trate sea el permiso de construcción para buques de pasaje, la cuantía de la tasa se aumentará al doble.

l) Cuando la actuación de que se trate sea el acta y experiencia de estabilidad en averías, la cuantía de la tasa se aumentará un 50 por ciento.

cve: BOCG-15-A-34-3

Artículo 285. *Tasas por la emisión de certificados internacionales.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la prestación, por parte de la Administración marítima, de los servicios y actuaciones inherentes a la emisión, renovación, refrendo o modificación de los certificados en materia de seguridad marítima exigidos por los convenios internacionales que han sido ratificados por España, así como las actividades en materia de inspección marítima que se concretan en el presente artículo.

2. Las cuantías de las tasas por la emisión de los certificados internacionales serán las indicadas a continuación:

a) Certificado internacional de arqueo reducido (1969) (GT) y certificado internacional de arqueo (1969) (GT), según la siguiente escala:

1.º Menos de 100 GT: 130 euros.
2.º Entre 100 y menos de 20.000 GT: 200 euros.
3.º A partir de 20.000 GT: 500 euros.

b) Certificado de autorización para el transporte de grano, según la siguiente escala:

1.º Menos de 1.000 GT: 130 euros.
2.º Entre 1.000 y menos de 10.000 GT: 175 euros.
3.º Entre 10.000 y menos de 20.000 GT: 220 euros
4.º A partir de 20.000 GT: 300 euros.

c) Certificado aptitud para el transporte de mercancías peligrosas y certificado de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas (naves de gran velocidad), certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel (CIQ) y certificado internacional (CGrQ) de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, según la siguiente escala:

1.º Menos de 10.000 GT: 300 euros.
2.º A partir de 10.000 GT: 500 euros.

d) Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel (CIG), según la siguiente escala:

1.º Menos de 10.000 GT: 400 euros.
2.º A partir de 10.000 GT: 700 euros.

e) Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante: 130 euros.

Declaración relativa al sistema antiincrustante para buques de eslora L >= 24 m, y arqueo bruto

f) Certificado internacional de gestión de agua de lastre:

1.º Menos de 250 GT: 80 euros.
2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 100 euros.
3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 200 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 300 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 400 euros.
6.º A partir de 10.000 GT: 600 euros.

cve: BOCG-15-A-34-3

g) Certificado de aprobación del instrumento de estabilidad, según la siguiente escala:

1.º Menos de 100 GT: 70 euros.
2.º Entre 100 y menos de 500 GT: 100 euros.
3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 160 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 250 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 20.000 GT: 450 euros.
6.º A partir de 20.000 GT: 550 euros.

h) Certificados internacionales de francobordo, según la siguiente escala:

1.º Menos de 100 GT: 70 euros.
2.º Entre 100 y menos de 500 GT: 100 euros.
3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 160 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 250 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 20.000 GT: 450 euros.
6.º A partir de 20.000 GT: 550 euros.

i) Certificado internacional de exención relativo al francobordo: 60 euros.
j) Documento relativo a la dotación mínima de seguridad (MSM): 100 euros.
k) Prestación de los servicios de emisión de documento del Registro Sinóptico Continuo: 25 euros.
l) Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos de buques petroleros (PET) y de buques no petroleros (NO PET), certificado internacional de prevención de la contaminación para transporte sustancias nocivas liquidas granel (SNL) y certificado de aptitud para transporte en cantidades limitadas de SNL en buques de suministro (SNL SUMINISTRO), según la siguiente escala:

1.º Menos de 2.500 GT: 200 euros.
2.º Entre 2.500 y menos de 5.000 GT: 300 euros.
3.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 400 euros.
4.º A partir de 10.000 GT: 500 euros.

m) Certificado internacional de prevención contaminación aguas sucias (incluye las normas obligatorias relativas al régimen de descarga de aguas sucias sin tratar por los buques), certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, suplemento del certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, y certificado de buque polar según la siguiente escala:

1.º Menos de 250 GT: 30 euros.
2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 50 euros.
3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 80 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 100 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 140 euros.
6.º A partir de 10.000 GT: 200 euros.

n) Certificado internacional de eficiencia energética, según la siguiente escala:

1.º Menos de 250 GT: 60 euros.
2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 100 euros.
3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 150 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 250 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 300 euros.

cve: BOCG-15-A-34-3

6.º A partir de 10.000 GT: 500 euros.

ñ) Certificado de confirmación del cumplimiento de la parte II del SEEMP: 200 euros.

o) Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica para motores (EIAPP) y suplemento del certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica por motores (EIAPP): 300 euros

p) Certificado de seguridad para buque de pasaje, certificado de seguridad para naves gran velocidad (NGV), certificado de seguridad para naves gran velocidad 1994 (NGV), certificado de seguridad para naves de sustentación dinámica (NSDINAMICA), certificado de seguridad para buque de carga, certificado de seguridad de buques para fines especiales, según la siguiente escala:

1.º Menos de 250 GT: 300 euros.
2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 500 euros.
3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 700 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 1.000 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 1.300 euros.
6.º A partir de 10.000 GT: 1.800 euros.

q) Certificado de limitaciones operacionales para buques de pasaje: 300 euros.

r) Permiso de explotación para naves de gran velocidad, permiso de explotación para naves de gran velocidad 2000 y permiso de explotación para naves de sustentación dinámica: 100 euros.

s) Certificado de seguridad para buque de carga, buques petroleros, gaseros y quimiqueros:

1.º Menos de 250 GT: 300 euros.
2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 450 euros.
3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 750 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 1.200 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 1.500 euros.
6.º A partir de 10.000 GT: 2.250 euros.

t) certificado de exención para buques de carga y certificado de exención para buques de pasaje: 75 euros.

u) Certificado armonizado de seguridad radioeléctrica para buque de carga:

1.º Para buques no acogidos al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM/GMDSS): 100 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques no acogidos al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima: 40 euros.

2.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A1: 100 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A1: 40 euros.

3.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A2:125 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A2: 50 euros.

cve: BOCG-15-A-34-3

4.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A3: 175 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A3: 60 euros.

5.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A4: 175 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A4: 60 euros.

6.º Expedición o renovación de licencia de estación de barco (LEB): 60 euros.
7.º Asignación de número de identificación del servicio móvil marítimo: 60 euros.
8.º Aprobación y renovación de equipos radioeléctricos y de radionavegación: 60 euros.
9.º Autorización y renovación de empresas instaladoras de equipos de radiocomunicaciones: 60 euros.

v) Certificado de gestión de la seguridad convenio 1974 (ISM CGS), según la siguiente escala:

1.º Menos de 250 GT: 100 euros.
2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 150 euros.
3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 250 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 350 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 500 euros.
6.º A partir de 10.000 GT: 800 euros.

w) Documento de cumplimiento (ISM DOC): el 25 por ciento de la suma por la tasa del certificado de gestión de la seguridad convenio 1974 (ISM CGS) de cada uno de los buques de la compañía.
x) Certificado internacional de protección del buque (ISPS), la aprobación del plan de protección del buque (PPB) y revisión de la evaluación de protección del buque (EPB), y enmiendas al plan de protección del buque (PPB): 200 euros.
y) Declaración de conformidad laboral marítima - parte I y certificado de trabajo marítimo e informe de inspección a bordo, según la siguiente escala:

1.º Menos de 250 GT: 60 euros.
2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 100 euros.
3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 150 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 250 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 300 euros.
6.º A partir de 10.000 GT: 500 euros.

z) Certificado de valoración estado del buque CAS, conforme a la siguiente escala:

1.º Menos de 250 GT: 100 euros.
2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 150 euros.
3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 250 euros.
4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 400 euros.
5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 500 euros.
6.º A partir de 10.000 GT: 750 euros.

Para la expedición de otros certificados que puedan exigirse por instrumentos internacionales, la tasa será de 200 euros si se trata de un buque o embarcación de hasta 500 GT y de 400 euros para aquellos de más de 500 GT.

cve: BOCG-15-A-34-3

3. La copia de alguno de los certificados anteriores estará gravada una tasa de 30 euros.

4. Se aplicarán a las tasas previstas en este artículo las siguientes correcciones

a) Cuando la actuación de la Administración marítima se realice fuera de jornada, la cuantía de la tasa se incrementará un 50 por ciento.

b) Cuando la actuación de que se trate se haya realizado por una organización reconocida, la cuantía de la tasa se reducirá un 50 por ciento.

c) Cuando la actuación de que se trate sea la renovación de un certificado, la cuantía de la tasa se reducirá un 30 por ciento.

d) Cuando la actuación de que se trate sea el refrendo de un certificado, la cuantía de la tasa se reducirá un 65 por ciento.

e) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buques procedentes de un Estado que no es miembro de la Unión Europea (no sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se reducirá un 50 por ciento. Esta reducción no será aplicable al certificado internacional de arqueo (1969), al certificado de autorización para el transporte de grano y al certificado internacional de francobordo.

f) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buques procedentes de un Estado que no es miembro de la Unión Europea (sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se aumentará un 40 por ciento. Este aumento no será aplicable al certificado internacional de arqueo (1969), al certificado de autorización para el transporte de grano y al certificado internacional de francobordo.

g) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buque procedente de un país comunitario (no sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se reducirá un 75 por ciento.

h) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buques procedente de país comunitario (sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se reducirá un 30 por ciento.

i) Cuando la actuación de que se trate sea la renovación del certificado por cambio de datos sin realización de cálculos, la cuantía de la tasa se reducirá en un 90 por ciento, con un mínimo de 30 euros.

j) Cuando la actuación de que se trate sean los reconocimientos para la emisión de certificados a buques extranjeros comunitarios la cuantía de la tasa será la que corresponda, sin ninguna variación.

k) Cuando la actuación de que se trate sean los reconocimientos para emisión de certificados a buques extranjeros no comunitarios, la cuantía de la tasa se aumentará al doble.

l) Cuando la actuación de que se trate sea el certificado de IOPP para buques petroleros, quimiqueros y gaseros, la cuantía de la tasa se aumentará un 50 por ciento.

Artículo 286. *Tasas por actuaciones registrales.*

1. El hecho imponible de las tasas por actuaciones registrales está constituido por:

a) La inscripción, la baja y las actuaciones intermedias, a instancia de parte, de cada buque matriculado en alguno de los registros marítimos españoles.

b) La expedición del certificado de registro.

2. Las cuantías de las tasas de inscripción y de baja serán:

a) Menos de 250 GT: 30 euros.

cve: BOCG-15-A-34-3

b) Entre 250 y menos de 500 GT: 80 euros.
c) Entre 500 y menos de 1.000 GT: 150 euros.
d) Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 300 euros.
e) Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 600 euros.
f) A partir de 10.000 GT: 1.000 euros.

3. Las cuantías de la tasa de actuaciones administrativas intermedias serán:

a) Tarifa primera. Actuación administrativa a instancia de parte que conlleve anotación en hoja de asiento: 20 euros.
b) Tarifa segunda. Certificaciones a instancia de parte. Copia de hojas de asiento, por cada una: 10 euros.
c) Tarifa tercera. Copia simple del contenido de los expedientes: 20 euros.

4. La cuantía de la tasa por expedición del certificado de registro y navegación de las embarcaciones de recreo será de 150 euros.

Cuando se trate del certificado de registro y navegación de embarcaciones de recreo sin marcado CE la cuantía será de:

a) Cuando su eslora sea inferior o igual a 12 metros: 250 euros.
b) Cuando su eslora sea superior a 12 metros: 350 euros.

La cuantía de la tasa por renovación del certificado de registro y navegación de las embarcaciones de recreo de 100 euros.

Artículo 287. *Tasas por la emisión de certificados de seguro o de otra garantía financiera.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la prestación de los servicios de emisión de certificado de seguro o de otra garantía financiera cuando así lo exija la normativa vigente.
2. El devengo de una y otra tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.
3. La cuantía de las tasas es:

a) Certificado de seguro o garantía financiera relativa a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques o por hidrocarburos, respectivamente, a personas físicas o jurídicas: 150 euros.
b) Certificado de seguro o garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños a los pasajeros por vía marítima en caso de accidente: 140 euros.
c) Otros certificados de seguro o garantía financiera exigidos por la normativa vigente: 100 euros.

Artículo 288. *Tasa por trámites de títulos profesionales marítimos y de recreo.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la prestación de los servicios de:

a) Expedición, revalidación, renovación, convalidación y duplicado, según corresponda, de títulos profesionales, tarjetas profesionales, certificados de suficiencia y certificados de formación marítima, necesarios para el ejercicio de la profesión en buques civiles de acuerdo con las disposiciones vigentes.
b) Expedición, renovación, canje, renovación y duplicado, según corresponda, de títulos y tarjetas necesarios para el gobierno de embarcaciones de recreo.

cve: BOCG-15-A-34-3

2. Los desempleados ~~de larga duración~~ inscritos en las Oficinas de Empleo y tengan ingresos anuales inferiores a dos veces el indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM), **así como los que cursan estudios náuticos**, tendrán una exención total de tasa en los trámites referidos a los títulos profesionales.

3. Las cuantías de la tasa serán las siguientes:

a) Tarifa primera. Expedición y duplicado de títulos profesionales de la Marina Mercante: 75 euros.

b) Tarifa segunda. Expedición, revalidación, renovación, convalidación, duplicado o dispensas de tarjetas profesionales de la marina mercante: 10 euros.

c) Tarifa tercera. Expedición, revalidación, convalidación o duplicado de certificados de suficiencia, certificados de formación marítima y certificados nacionales: 6 euros.

d) Tarifa cuarta. Expedición de títulos que habilitan el gobierno de embarcaciones de recreo: 50 euros.

e) Tarifa quinta. Expedición, renovación o duplicado de tarjetas que habilitan el gobierno de embarcaciones de recreo: 10 euros.

f) Tarifa sexta. Canje o convalidación de títulos y tarjetas que habilitan el gobierno de embarcaciones de recreo: 60 euros.

g) Tarifa séptima. Otros servicios:

1.º Legalización de firma de títulos y tarjetas o compulsa de documentos no incorporados al expediente: 3 euros.

2.º Copia de los documentos del expediente que obren en el historial del marino: 10 euros.

3.º Grabar certificados extranjeros en la base de datos de títulos profesionales: 5 euros.

Artículo 289. *Tasa por la emisión o renovación de la libreta de navegación marítima.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la prestación de los servicios de expedición, renovación, canje o duplicado de la libreta de navegación marítima, necesaria para el ejercicio de la profesión en buques civiles de acuerdo con las disposiciones vigentes.

2. Los desempleados ~~de larga duración~~ inscritos en las Oficinas de Empleo y tengan ingresos anuales inferiores a dos veces el indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM) **y a los que cursan estudios náuticos**, tendrán una exención total de tasa en los trámites referidos a los títulos profesionales.

3. La cuantía de la tasa es: 30 euros.

Artículo 290. *Tasa por trámites del documento de identidad del marino (DIM).*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la prestación de los servicios de expedición, renovación, canje o duplicado del documento de identidad del marino (DIM), necesaria para el ejercicio de la profesión en buques civiles de acuerdo con las disposiciones vigentes.

2. Tendrán una exención parcial del 50 por ciento de la tasa los desempleados ~~de larga duración~~ que figuren inscritos como tales en las Oficinas de Empleo y tengan ingresos anuales inferiores a dos veces el IPREM **y a los que cursan estudios náuticos**.

3. La cuantía de la tasa es: 30 euros.

cve: BOCG-15-A-34-3

Artículo 291. *Tasas por derechos de acceso a exámenes de títulos profesionales de la marina mercante.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la realización de las pruebas de idoneidad o aptitud profesional para la obtención de las titulaciones profesionales de la marina mercante.

2. Los desempleados ~~de larga duración~~ que figuren inscritos en las Oficinas de Empleo y tengan ingresos anuales inferiores a dos veces el (IPREM) **y a los que cursan estudios náuticos**, tendrán una exención total de tasa por derechos de acceso a exámenes de titulaciones profesionales de la marina mercante.

3. La cuantía de las tasas por derechos de acceso a exámenes de titulaciones profesionales de la marina mercante será la siguiente:

a) Tasa para la realización de la prueba de idoneidad para la obtención de los títulos de piloto de segunda, patrón de altura, patrón de litoral, oficial de máquinas de segunda, mecánico mayor naval, mecánico naval, oficial radioelectrónico de segunda y oficial electrotécnico de la marina mercante: 60 euros.

b) Tasa para la realización de la prueba de aptitud para la obtención del título nacional de patrón portuario: 60 euros.

c) Tasa para la realización del examen teórico de acceso al certificado de patrón profesional de embarcaciones de recreo: 60 euros.

d) Tasa para la realización del examen sobre conocimiento de legislación marítima española que proporcione las habilitaciones para ejercer de capitán o primer oficial de puente, jefe de máquinas o primer oficial de máquinas: 60 euros.

Artículo 292. *Tasas por derechos de acceso a exámenes para la obtención de títulos náuticos para el gobierno de embarcaciones de recreo.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la realización de los exámenes para la obtención de los títulos náuticos que habilitan para el gobierno de las embarcaciones destinadas a un uso de recreo o deportivo.

2. La cuantía de las tasas por derechos de acceso a exámenes para la obtención de títulos náuticos para el gobierno de embarcaciones de recreo será la siguiente:

a) Tasa para la realización del examen para la obtención del título de capitán de yate: 100 euros.

b) Tasa para la realización del examen para la obtención del título de patrón de yate: 80 euros.

c) Tasa para la realización del examen para la obtención del título de patrón de embarcaciones de recreo: 65 euros.

d) Tasa para la realización del examen para la obtención del título de patrón para navegación básica: 50 euros.

Artículo 293. *Tasa para la homologación y la prórroga de homologación de centros de formación para impartir los cursos de formación marítima.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la realización de todas las acciones necesarias para determinar que el centro de formación cumple con las condiciones exigidas para impartir el curso de formación marítima que este solicita homologar.

2. La cuantía de las tasas serán las siguientes:

a) Tarifa única para la homologación de cursos de formación marítima: 1.800 euros.

b) Tarifa única para la prórroga de homologación de cursos de formación marítima: 1.100 euros.

cve: BOCG-15-A-34-3

Artículo 294. *Tasa por asignación del código único del fabricante.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la asignación del código único del fabricante, tal y como se establece en el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1 de la Comisión, de 3 de enero de 2017, sobre los procedimientos de identificación de embarcaciones con arreglo a la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a las embarcaciones recreo y a las motos acuáticas o, en su caso, la norma que la sustituya.

2. La cuantía de la tasa para la asignación del código único del fabricante será de 20 euros.»

JUSTIFICACIÓN

Facilitar a todos los desempleados, con ingresos anuales inferiores a dos veces el IPREM, incluidos los estudiantes de náutica también, tener un acceso a la expedición, renovación, canje, renovación y duplicado, una exención total de tasas en los trámites referidos a los títulos profesionales, más aún cuando esta proposición de ley reconoce la carencia de profesionales del sector.

ENMIENDA NÚM. 45

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuarenta y tres. Artículo 308, apartado 2, letra f) y apartado 3, letras b), c) y d).

De modificación

Texto que se propone:

Cuarenta y tres. Se modifican la letra f) del apartado 2 y las letras b), c) y d) del apartado 3 el artículo 308:

Se da nueva redacción a la letra f) del apartado 2:

«f) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de dotaciones mínimas de los buques ~~cuando ponga en peligro la seguridad marítima.~~»

Se modifican las letras b), c) y d) del apartado 3:

«b) El incumplimiento de las normas sobre registro de buques y empresas navieras, cambio de pabellón o abanderamiento de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.

c) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 297, 298, 300 y 301 de la presente ley, así como de las que se impartan por la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante en el ejercicio de la atribuciones o habilitaciones previstas normativamente.

d) La prestación de servicios marítimos en materia de marina mercante cuando se carezca de la autorización exigida por la normativa vigente.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

En coordinación con el apartado o) del artículo 307 que se propone añadir con este Proyecto de Ley,

o) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración marítima en materia de dotaciones mínimas de seguridad

consideramos necesario suprimir en el artículo 308 apartado f) de este Proyecto de Ley el siguiente texto «cuando ponga en peligro la seguridad marítima», y lo entendemos así, porque las sanciones por incumplimientos administrativos no pueden estar ligadas a que su incumplimiento derive o no en un peligro para la seguridad, asunto ambiguo de determinar y que solamente se podría demostrar si tal hecho hubiera tenido lugar.

Pues, al determinar la dotación mínima de seguridad se han de tener presente unos principios relativos a la capacidad para poder mantener guardias seguras de navegación y de máquinas, amarrar y desamarrar el buque con seguridad, atender a sus funciones, mantener los dispositivos de seguridad y de limpieza, prestar cuidados médicos a bordo, garantizar la seguridad de la carga durante el viaje, así como operar de conformidad con el plan de protección del buque.

ENMIENDA NÚM. 46

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional Nueva. *Modificación del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.*

Se modifica el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto legislativo 8/2015, de 30 de octubre, y se añade una nueva disposición XX con la siguiente redacción:

«Disposición adicional XX. *Coeficientes reductores de la edad de jubilación Policía Portuaria.*

1. La edad ordinaria exigida para el acceso a la pensión de jubilación, conforme al artículo 205.1.a), se reducirá en un período equivalente al que resulte de aplicar el coeficiente reductor del 0,20 a los años completos efectivamente trabajados como Policías Portuarios.

La aplicación de la reducción de la edad de jubilación prevista en el párrafo anterior, en ningún caso dará ocasión a que el interesado pueda acceder a la pensión de jubilación con una edad inferior en 5 años a su edad ordinaria de jubilación, o en 6 años en los supuestos en que se acrediten, conforme a la disposición transitoria séptima del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, los años de actividad efectiva y cotización, sin cómputo de la parte proporcional correspondiente por pagas extraordinarias, por el ejercicio de la actividad a que se refiere el primer párrafo de este punto.

La anticipación de la edad de jubilación por aplicación de los coeficientes reductores se condicionará tanto a la necesidad de tener cubierto el periodo de

cve: BOCG-15-A-34-3

carencia de 15 años que se exige para acceder a dicha prestación, como a los 15 años de cotización como policía portuario necesarios para poder aplicar el coeficiente.

2. El período de tiempo en que resulte reducida la edad de jubilación del trabajador, de acuerdo con lo establecido en el apartado anterior, se computará como cotizado al exclusivo efecto de determinar el porcentaje aplicable a la correspondiente base reguladora para calcular el importe de la pensión de jubilación.

Tanto la reducción de la edad como el cómputo, a efectos de cotización, del tiempo en que resulte reducida aquella, que se establecen en el apartado anterior, serán de aplicación al colectivo de Policías Portuarios que hayan permanecido en situación de alta por dicha actividad hasta la fecha en que se produzca el hecho causante de la pensión de jubilación.

Asimismo, mantendrán el derecho a estos mismos beneficios quienes habiendo alcanzado la edad de acceso a la jubilación que en cada caso resulte de la aplicación de lo establecido en el apartado anterior de esta disposición adicional cesen en su actividad como Policías Portuarios, pero permanezcan en alta por razón del desempeño de una actividad laboral diferente, cualquiera que sea el régimen de la Seguridad Social en el que por razón de esta queden encuadrados.

3. De acuerdo con lo establecido en el artículo 206.1 y en la disposición adicional cuadragésima quinta del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social y con la finalidad de mantener el equilibrio financiero del sistema, la aplicación de los beneficios establecidos en esta Disposición Adicional llevará consigo un incremento en la cotización a la Seguridad Social a efectuar en relación con el personal interesado en el apartado 1, en los términos y condiciones que se establezcan legalmente.

4. El sistema establecido en la presente disposición adicional será de aplicación a partir de la entrada en vigor de la correspondiente modificación del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.»

JUSTIFICACIÓN

El cuerpo de Policía Portuaria está constituido por más de 2000 agentes, que prestan servicios en 45 puertos de titularidad estatal agrupados en 28 Autoridades Portuarias. Se trata de un cuerpo de policía especial administrativa, reconocidos como agentes de la autoridad, según lo establecido en el artículo 296, (Texto Refundido Ley de Puertos y de la Marina Mercante, TRLPPMM) Servicio de policía portuaria 1. Las funciones de policía especial, [...] serán ejercidas, en la forma que determine el Reglamento de Explotación y Policía, por el personal de la Autoridad Portuaria, debidamente cualificado y adscrito al Servicio de Policía, a cuyo efecto tendrá la consideración de agente de la autoridad de la Administración portuaria en el ejercicio de las potestades públicas recogidas en la presente ley, sin perjuicio de la obligación de colaborar siempre que sea preciso con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y con capacidad para actuar como policía judicial según lo determinado en la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

Los agentes de Policías Portuaria son los encargados de garantizar la seguridad de las personas y bienes desarrollando los servicios generales, establecidos en el artículo 106 del TRLPPMM, como el de ordenación del control del tráfico portuario, con competencias exclusivas en la aplicación de lo establecido tanto en las propias ordenanzas portuarias como la aplicación del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en el conjunto de la zona de servicios de los puertos, tanto zonas restringidas como aquellas de uso público general, el de servicio de policía en zonas comunes, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, contra incendios y de prevención y

cve: BOCG-15-A-34-3

control de emergencias en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, y lucha contra la contaminación marina, (artículo 25 Competencias TRLPMM).

En definitiva, los agentes del Servicio de Policía Portuaria, agentes de autoridad con capacidad, en el ejercicio de potestades públicas, para actuar como policía judicial en las zonas de servicios de los puertos de titularidad estatal, en un ámbito cada vez más complejo, tanto en las zonas restringidas al paso público, como aquellas abiertas a la ciudadanía general, donde se concentran servicios hosteleros y de esparcimiento en las denominada áreas de interacción puertos ciudad, constituyendo pequeñas ciudades dentro de los municipios donde se ubican los puertos. La combinación de actividades propias del tránsito de mercancías y pasajeros, con una muy alta concentración de tráfico pesado y de mercancías peligrosas, la atención a la seguridad y el trasiego tanto de cruceristas, como líneas regulares de pasaje, la atención directa sobre la «Operación Paso del Estrecho» y por otro la atención a espacios abiertos a la ciudadanía, caracterizan el servicio prestado como altamente complejo, con prestación de servicio 24 horas sobre los 365 días, expuestos a la intemperie (estrés térmico), exposición al riesgo intrínseco a la vigilancia y control de tráfico rodado, protección de los recintos de accesos restringidos, incluyendo instalaciones clasificadas como críticas, el cumplimiento tanto de las normativas propias de los puertos como de las leyes vigentes, tanto penales como administrativas, hacen que queden expuestos a situaciones tanto de agresiones (físicas y verbales), como accidentes, contagio biólogico, exposición a mercancías peligros, por emergencias con este tipo de mercancías involucradas (escapes, incendios, derrames, etc) afectaciones en la salud por el trabajo a turnos y nocturno, estrés térmico y psicosociales.

Así quedan recogidos estos riesgos en las evaluaciones del puesto de trabajo, resultando imposible contar con la posibilidad de una segunda actividad, de carácter universal, por edad.

Es por todo lo anterior por lo que consideramos oportuno y justo establecer un coeficiente reductor que permita el adelanto de la jubilación del personal adscrito al Servicio de Policía Portuaria, de la misma forma que ya ha quedado establecida para otros colectivos policiales, reconociendo la penosidad y peligrosidad a las que está sometidos, como:

— Mediante el Real Decreto 1449/2011, de 14 de diciembre, por la similitud de sus funciones de policía especial administrativa y policía judicial respecto de la Policías Locales.

— Mediante la tramitación del Proyecto de Ley básica de agentes forestales y medioambientales, donde ya se ha anunciado la aprobación del establecimiento de coeficientes reductores que permitan el adelanto de la jubilación ordinaria al colectivo de agentes forestales y medioambientales.

ENMIENDA NÚM. 47

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuatro. Artículo 10.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Cuatro. Se da nueva redacción al artículo 10:

«Artículo 10. *Flota civil y plataformas fijas.*

1. La flota civil española se compone de los buques y embarcaciones mercantes, pesqueros, de recreo o deportivos y demás, incluidos los artefactos navales, abanderados en España.

2. Se entiende por buque civil cualquier buque o embarcación apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional, así como los artefactos navales.

3. Se considera buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por buque o embarcación de recreo o deportivo el buque civil que se utiliza para esta clase de navegación, con independencia de su propósito comercial o particular.

5. La presente ley se aplicará a los buques, embarcaciones y artefactos navales que integran la flota civil española, cualquiera que sea el lugar en que se encuentren, así como a las plataformas fijas situadas en los espacios marítimos españoles.

Las disposiciones de esta ley serán de aplicación, con arreglo a los dispuestos en los tratados internacionales vigentes en España, a los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros que se encuentren en los espacios marítimos españoles.

6. Mediante real decreto se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente ley respecto de los buques y embarcaciones afectos al servicio de la seguridad pública, de la vigilancia y represión del contrabando ~~, y del salvamento marítimo.~~»

JUSTIFICACIÓN

Puesto que no existe referencia en la Exposición de Motivos mediante la que pretende justificarse esta modificación, así como resultando netamente diferenciado el servicio público al que se dedican, así como el régimen de personal de unos y otros servicios (laboral en caso del personal de SASEMAR y funcionarial en el resto), vemos con preocupación la posibilidad de que dichas «especialidades» a la LPEMM puedan suponer un perjuicio en las condiciones laborales del personal de flota de SASEMAR, por ejemplo, en la determinación de las dotaciones de los buques o en la extensión de sus jornadas laborales, más aún cuando se está comprobando actualmente lo necesario de este servicio de salvamento y lo infradotado que se encuentra a nivel de medios humanos.

ENMIENDA NÚM. 48

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Modificación Artículo 108. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Concepto y clases de servicios portuarios.

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

2. Tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:

a) Servicios técnicos-náuticos:

1.º Servicio de practicaje.
2.º Servicio de remolque portuario.
3.º Servicio de amarre y desamarre.
4.º Servicio de suministro de combustible.

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

c) Servicio de recepción de desechos generados por buques, que incluye: la recepción de los desechos y residuos de los anexos I, IV, V o VI del Convenio MARPOL 73/78, según lo establecido en el artículo 132 de esta ley.

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

JUSTIFICACIÓN

Con objeto que sean establecidos unos requisitos y condiciones que garanticen la seguridad en el servicio de una forma homogénea en los puertos, requerimos que el servicio de suministro de combustible debe ser calificado como servicio portuario —con desarrollo específico en el Capítulo de la norma dedicado a los mismos—, conforme al propio encuadramiento del Reglamento, así como por resultar acorde a la definición que de los mismos establece art. 108 LPEMM y, por ello, encontrándose sujeto a la obtención de licencia concedida por las Autoridades Portuarias, conllevando la exigencia de cumplimiento de los requisitos de los Pliegos Prescripciones Particulares con objeto de asegurar la adecuada prestación del servicio, fundamentalmente, desde el punto de vista de la determinación de los medios humanos en condición de cumplimiento de condiciones laborales establecidas (p.ej. jornadas laborales), así como aquellas otras necesarias para evitar riesgos medioambientales.

ENMIENDA NÚM. 49

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Modificación Artículo 114. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Plazo máximo de la licencia de prestación del servicio portuario.

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

a) Servicio de practicaje: 10 años.
b) Amarre y desamarre: 6 años.
c) Remolque portuario: 10 años.
d) Suministro de combustible: 10 años.
e) Servicios al pasaje y de manipulación de mercancías:
f) Servicio de recepción de desechos generados por buques:

1.º Sin inversión significativa: 6 años.
2.º Con inversión significativa en equipos y material móvil:

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

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

En otro caso: 10 años.

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

Cuando las obras sean infraestructuras portuarias de abrigo, esclusas, obras de atraque, accesos marítimos o terrestres, obras de relleno o de consolidación y mejora de terrenos en grandes superficies: 50 años.

En otro caso: 30 años.

e) Servicio de recepción de desechos generados por buques:

1.º Sin inversión significativa: 6 años.
2.º Con inversión significativa: 12 años.

Excepto en el caso del servicio de practicaje, cuando se encuentre limitado el número de prestadores de un servicio portuario, el plazo máximo será, al menos, un 25 por ciento inferior al que corresponda de entre los establecidos en los supuestos anteriores.

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

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

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Resulta necesario determinar el plazo máximo de la licencia de prestación del servicio portuario, cuya regulación se encuentra en el art. 114 LPEMM, considerando que la misma debe asimilarse a la establecida para los servicios de practicaje y remolque portuario, es decir, un máximo de 10 años.

ENMIENDA NÚM. 50

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Modificación Artículo 128 bis. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Definición y características del servicio de suministro de combustible a buques.

«El servicio de suministro de combustible consiste en el aprovisionamiento de combustible sólido, líquido o gaseoso o de cualquier otra fuente de energía utilizada para la propulsión del buque y para el abastecimiento general y específico de energía a bordo de dicho buque mientras esté atracado o fondeado.

Este servicio se somete al régimen jurídico previsto en esta ley y en las correspondientes prescripciones particulares, respetando en todo caso el marco para la prestación de servicios y las normas comunes del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 51

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Modificación Artículo 251. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Registro de Buques y Empresas Navieras.

cve: BOCG-15-A-34-3

«1. El Registro de Buques y Empresas Navieras es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de:

a) Los buques abanderados en España.
b) Las empresas navieras españolas.

2. En la inscripción de los buques se hará constar, a efectos de su identificación, todas sus circunstancias esenciales y sus modificaciones, así como los actos y contratos por los que se adquiera o transmita su propiedad, los de constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

3. En la inscripción de las empresas navieras se hará constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que exploten, y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.

4. La inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros Registros públicos que puedan existir.

5. La inscripción de buques en el Registro de Buques y Empresas Navieras, supondrá la baja simultánea, en su caso, en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

6. Las solicitudes de baja en los registros marítimos españoles serán presentadas por el titular registral del buque, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de un mes siempre que se hubieran cancelado todas las hipotecas, demás cargas y gravámenes, incluyendo sueldos, cotizaciones sociales y otras cantidades que pudieran ser adeudadas a la dotación del buque; si estas subsistieran el silencio será desestimatorio. Por razones de urgencia debidamente justificadas, se podrán resolver las solicitudes de baja en el plazo de 15 días.»

JUSTIFICACIÓN

De cara a favorecer una mayor garantía para las personas trabajadoras de los buques que pretendan ser dados de baja, debe especificarse la inclusión de créditos salariales y cuotas de Seguridad Social, en virtud de su consideración como cuantías a las que se reconoce privilegio marítimo —conforme Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, así como Ley de Navegación Marítima—, impidiendo la tramitación de la baja registral el hecho de subsistir dichas deudas.

ENMIENDA NÚM. 52

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Modificación Artículo 317. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Procedimiento.

cve: BOCG-15-A-34-3

«1. El personal y los responsables de la Autoridad Portuaria o Marítima estarán obligados a formular las denuncias, tramitar las que se presenten, y resolver las de su competencia imponiendo las sanciones procedentes.

2. A los efectos indicados, el personal con funciones de inspección o control estará facultado para acceder a las superficies e instalaciones objeto de concesión o autorización situadas en la zona de servicio de los puertos o a los buques y plataformas de pabellón español o, con las limitaciones, en su caso, establecidas en los Convenios Internacionales suscritos por España, a los de pabellón extranjero que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes, salvo que tuvieran la consideración legal de domicilio, en cuyo caso la labor inspectora deberá ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad.

3. Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, la incoación del procedimiento sancionador y la adopción de medidas de restauración del orden jurídico vulnerado se adecuarán a lo establecido en la legislación de costas, sin otra peculiaridad que el órgano competente para acordarlas será la Autoridad Portuaria. En todo caso, corresponde a ésta la adopción de las medidas de restauración, pudiendo recabar la colaboración de otras Administraciones y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, cuando fuera necesario.»

JUSTIFICACIÓN

En algunas ocasiones resulta complicado la adopción y eficacia de las medidas de restauración por las Autoridades Portuarias y su personal, debiendo existir para tal fin la necesaria colaboración de otras Administraciones o, incluso, de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, cuya intervención si se encuentra prevista en la retención de buques del art. 318 LPEMM.

ENMIENDA NÚM. 53

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Modificación Artículo 49. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Estructura de personal.

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

2. La estructura de personal agregada del sistema portuario, la de cada Autoridad Portuaria y su evolución plurianual, así como la oferta anual de empleo, serán aprobadas por Puertos del Estado, y serán objeto en su caso de revisión anual.

cve: BOCG-15-A-34-3

3. La estructura de personal de los organismos públicos portuarios quedará definida a través de la correspondiente Relación de Puestos de Trabajo en cada uno de ellos, incluyendo la cuantificación de los efectivos necesarios, siendo en su caso revisable anualmente conforme a lo previsto en el apartado anterior.»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste RPT.

ENMIENDA NÚM. 54

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Modificacion Artículo 218.4 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Hecho imponible

«1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los buques o embarcaciones pesqueras en actividad, de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias, que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y su estancia en los mismos.

Asimismo, constituye el hecho imponible la utilización por la pesca fresca, la refrigerada y sus productos, que accedan al recinto portuario por vía marítima, en barco de pesca o mercante, o por vía terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación y de venta, accesos, vías de circulación, zonas de estacionamiento y otras instalaciones portuarias.

También forma parte del hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público. En este hecho imponible no se incluye la utilización de maquinaria, equipos de manipulación y elementos mecánicos móviles necesarios para las operaciones de embarque, desembarque, transbordo o para el movimiento horizontal de la pesca dentro de la zona de servicio del puerto, que se encontrarán sujetos, respectivamente, en su caso, a la correspondiente tarifa.

2. El pago de esta tasa, dará derecho a que los barcos de pesca permanezcan en puerto durante el plazo de un mes desde su entrada, en la posición que señale la Autoridad Portuaria. Transcurrido dicho plazo se devengará la tasa al buque prevista para buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes contemplados en la letra e) del apartado 1 del artículo 197 de esta ley.

En casos de inactividad forzosa por temporales, paros biológicos, vedas costeras o carencia de licencias, la Autoridad Portuaria prorrogará el plazo anterior hasta 6 meses. A partir de este plazo, y siempre que se mantengan estas circunstancias, la embarcación pesquera o buque de pesca devengará la tasa del buque prevista para buques pesqueros que estén en paro biológico, en veda o carezca de licencia, contemplados en la letra e) del apartado 1 del artículo 197 de esta ley. La concurrencia de estas circunstancias deberá ser expresa e

cve: BOCG-15-A-34-3

individualmente acreditada por certificaciones de la autoridad competente. En caso de que dejen de concurrir estas circunstancias o no puedan acreditarse, devengará la referida tasa del buque expresada en el párrafo anterior.

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

4. El 50 % de las cuantías recaudadas por la presente tasa tendrá carácter finalista para la dotación, mejora y/o reacondicionamiento de las instalaciones marítimo-pesqueras en la Autoridad Portuaria.»

JUSTIFICACIÓN

Proponemos la adición de un apartado 4 al señalado artículo con objeto de garantizar que parte de los ingresos obtenidos con esta tasa revierta en las instalaciones marítimo pesqueras de las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 55

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Modificación Artículo 296. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Servicio de policía portuaria.

«1. Las funciones de policía especial, enunciadas en el artículo 4.1 de la Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, atribuidas a la Autoridad Portuaria por la presente ley, corresponden a su Consejo de Administración.

2. Dichas funciones serán ejercidas, en la forma que determine el Reglamento de Explotación y Policía, por el personal de la Autoridad Portuaria, debidamente cualificado y adscrito al Servicio de Policía, a cuyo efecto tendrá la consideración de agente de la autoridad de la Administración portuaria en el ejercicio de las potestades públicas recogidas en la presente ley, sin perjuicio de la obligación de colaborar siempre que sea preciso con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

3. En desarrollo de las competencias encomendadas por esta Ley a la Administración portuaria, el Servicio de Policía tendrá como funciones propias, entre otras, las siguientes:

3.1 Administrativas

a) Control e inspección de las operaciones portuarias y actividades con autorización o concesión.

b) Control del cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en actos de otorgamiento de concesiones y autorizaciones.

c) Control de obras e instalaciones en zona portuaria.

cve: BOCG-15-A-34-3

d) Control de mercancías y contenedores en zona portuaria en el ámbito de sus competencias.

3.2 Tráfico y Seguridad Vial

a) Control y vigilancia de puentes y túneles dentro de la zona portuaria.
b) Velar por el cumplimiento de las normas de tráfico y su regulación en seguridad vial, circulación y demás normativa vigente en la zona portuaria.
c) Velar por el cumplimiento de la normativa ferroviaria y trenes que circulen por la zona portuaria.

3.3 Protección y Seguridad

a) Control de accesos a personas y vehículos a inmuebles, obras, instalaciones portuarias y zonas de acceso restringido o acotadas de la zona de servicio portuario.
b) Velar por el cumplimiento de las normas del reglamento de servicios de policía, del plan de protección portuaria y del resto de normativa.
c) Colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en materia de seguridad ciudadana en la zona portuaria, en el ámbito de sus competencias.

3.4 Marítimas

a) Control e inspección de los servicios portuarios en zona de aguas interiores y zona de fondeo de buques.
b) Control e inspección de la señalización marítima en zona de aguas interiores.

3.5 Mediambientales

a) Control e inspección del reglamento de mercancías peligrosas, de seguridad, salud y materia contra incendios en su ámbito competencial.
b) Vigilancia y prevención del estado de las aguas portuarias en materia de contaminación y vertidos no autorizados.»

JUSTIFICACIÓN

La Policía Portuaria, ha sufrido diferentes cambios normativos y protección judicial. Desde su creación, la institución del cuerpo era armada y de carácter civil, siendo sus funciones de policía en general. Debido a cambios legislativos y al aumento de funciones en otros cuerpos policiales, la Policía Portuaria fue perdiendo competencias en materia de seguridad ciudadana hasta llegar a ser un cuerpo de carácter especial con funciones generalmente administrativas y no de seguridad ciudadana.

En la legislación actual, el art. 104 de la CE establece que las FCS tendrán como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana. En consecuencia, la Policía Portuaria tiene como misión garantizar la seguridad y el mantenimiento de la zona portuaria, así como de los usuarios que utilizan sus instalaciones, además de otras funciones atribuidas.

En la actualidad, la sociedad ha ido evolucionando muy rápido y la tecnología cada día, es más necesaria para la vida de las personas, mejorando en cuanto a calidad de vida y bienestar social, aumentando el nivel demanda y de expectativa por parte de la ciudadanía con relación a la seguridad y a las respuestas del servicio policial. A nivel normativo, ha aumentado el nivel de garantías ciudadanas y de exigencia del cumplimiento del ordenamiento jurídico por parte de las FCS. Este nivel de exigencia no ha sido ajeno a la Policía Portuaria, resultando indispensable dotarles de la seguridad jurídica en su actuación para el adecuado cumplimiento de las funciones encomendadas por la Administración portuaria en desarrollo de sus competencias.

cve: BOCG-15-A-34-3

A esta actualidad hay que sumarle la integración Puerto-Ciudad, objetivo de todas las autoridades portuarias. Dicha integración y cambios en los puertos, tendría que ir acompañado de una nueva reglamentación y normativa contemplada en la Ley de Puertos.

ENMIENDA NÚM. 56

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Modificación del artículo 307.5 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Infracciones graves.

«Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 1.200 euros e inferiores a 6.000 euros, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:

a) Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.
b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona II, exterior de las aguas portuarias.
c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba.
d) El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.
e) El ofrecimiento o entrega de dinero u otro tipo de regalos o dádivas al personal de la Autoridad Portuaria o Marítima, con objeto de captar su voluntad, así como la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades de dádivas, obsequios, regalos o dinero.
f) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Autoridad Portuaria o Marítima.
g) El falseamiento de la información suministrada a la Autoridad Portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.
h) La omisión por el capitán de solicitar los servicios de practicaje o remolcadores que resulten obligatorios según las disposiciones vigentes.

2. Infracciones contra la seguridad y protección marítimas:

a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad del buque o de la navegación.

cve: BOCG-15-A-34-3

b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficiales, susceptibles de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.

c) Portar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la previa autorización del capitán del buque.

d) Las acciones u omisiones de cualquier miembro de la tripulación del buque mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.

e) La negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que éstas dispongan.

f) La omisión injustificada por el capitán, o por quien desempeñe el mando en sustitución de aquél, en caso de abordaje, de dar información referente al nombre y puerto de matrícula del buque que se halla bajo su mando, lugar de procedencia y de destino.

g) El embarque clandestino a bordo de un buque español.

h) Traspasar los capitanes, patrones u otro personal marítimo los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional o de recreo que posean, o contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones.

i) La falta de comunicación por los interesados a la Capitanía Marítima más próxima, salvo causa justificada, del cese de la situación de peligro de un buque o plataforma fija que hubiera ocasionado su petición de socorro.

j) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de todo buque civil español de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con los reglamentos aplicables.

k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos, así como la negativa u obstrucción a ser inspeccionados y a colaborar con la inspección cuando sean requeridos.

l) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo fuera de los canales balizados de acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas, así como la navegación en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de doscientos metros en las playas y cincuenta metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes.

m) El incumplimiento de las normas sobre protección marítima por los navieros, capitanes, oficiales o algún otro miembro de la dotación.

n) El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos; la obstaculización de las investigaciones de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos; la simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

ñ) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

a) El incumplimiento de las normas vigentes sobre el uso en los buques del pabellón nacional o contraseñas.

cve: BOCG-15-A-34-3

b) Navegar los buques sin llevar el nombre, número OMI y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda.

c) La carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.

d) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales portuarias, de comercio exterior o interautonómico en puertos, lugares de la costa o situaciones de fondeo en aguas interiores o mar territorial.

e) Incumplir las instrucciones de las Capitanías Marítimas en el ámbito de sus competencias, sobre maniobras y navegación de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias.

f) Incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las Capitanías Marítimas sobre régimen y tráfico de embarcaciones, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, y sobre el empleo de todo artefacto cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas.

g) Incumplir las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las Capitanías Marítimas y oficinas consulares.

h) El ejercicio de las industrias marítimas a flote incumpliendo las normas sobre inscripción marítima, así como la falta de libreta o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión.

i) La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en las correspondientes listas del Registro de Buques y Empresas Navieras y la utilización de unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones.

j) La infracción de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques.

k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en el Registro de Buques y Empresas Navieras, o de dar cuenta al mismo de los actos, contratos o acuerdos que deban ser inscritos o anotados.

l) La construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la autorización administrativa estatal que corresponda o con infracción de las normas que la regulan, así como la botadura sin el permiso correspondiente.

m) La infracción de las normas reglamentarias sobre desguace de los buques y sobre destrucción o abandono de las plataformas fijas en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

n) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones o autorizaciones de prestación de servicios marítimos.

ñ) El incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas o hacerlo de modo incorrecto.

o) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo.

p) Navegar sin haber obtenido la patente de navegación, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación.

q) Navegar sin que el buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo se halle debidamente matriculado, o con los certificados reglamentarios caducados.

4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se

cve: BOCG-15-A-34-3

encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:

a) La evacuación negligente en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de desechos u otras sustancias desde buques, plataformas fijas u otras construcciones en la mar cuando se produzca en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

b) El incumplimiento de las normas especiales sobre navegación, manipulación de la carga y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.

c) El incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

d) La falta de comunicación inmediata a la Capitanía Marítima más próxima o a la Dirección General de la Marina Mercante, en los casos y en los términos previstos en la legislación aplicable, de los vertidos y evacuaciones contaminantes que se produzcan desde los buques o desde las plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

e) La introducción negligente, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

f) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que constituyan un riesgo potencial de producir la contaminación del medio marino.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

a) Incumplimiento de las obligaciones de mantener los niveles de rendimiento y de calidad para la prestación de los servicios portuarios.

b) Utilización de medios distintos de los consignados en la licencia sin autorización, cuando se causen daños a la prestación del servicio.

c) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.

Se entenderá cometida esta infracción cuando la conducta consista en la ocultación o falseamiento de información sobre la existencia en la carga del buque de material militar o de doble uso en los casos en los que el origen o destino de este material sea un Estado sobre el que recaiga sentencia firme, medidas cautelares o indicios o sospecha de perpetración de delito de genocidio, crímenes de guerra o crímenes contra la humanidad.

d) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.

e) Incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la Autoridad Portuaria.

f) Transmisión total o parcial de las licencias sin autorización.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica concordante con la enmienda 30.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 57

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Modificación Artículo 308. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Infracciones muy graves

«Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los dos artículos anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 6.000 euros, las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las infracciones tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción, y en todo caso las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:

a) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.
b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona I, interior de las aguas portuarias.
c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Autoridad Portuaria para la cesación de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.
d) La ocultación o falta de notificación a la Autoridad Marítima de que el buque con atraque en puerto español porta en su bodegas o cubierta material susceptible ser calificado para la inspección de acuerdo con el Protocolo de inspección de buques con origen o destino a estados sobre los que recaiga indicios o sospecha de perpetración de delito de genocidio, crímenes de guerra o crimines contra la humanidad o en caso de supuestos de estados sobre los que pesen resoluciones de tribunales internacionales, así como cuando el buque porte carga destinada a estos estados segundo lo indicado en el Protocolo desarrollado en la Disposición adicional XX de esta ley.

2. Infracciones contra la seguridad marítima:

a) Ordenar o emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad haciendo peligrar su seguridad.
b) Las alteraciones sustanciales realizadas en la construcción de los elementos de salvamento respecto de las características de los prototipos oficialmente homologados.
c) El incumplimiento de las normas o instrucciones de las Autoridades Marítimas sobre depósito, manipulación, carga, estiba, desestiba, transporte o mantenimiento de materias explosivas o peligrosas a bordo de los buques.

cve: BOCG-15-A-34-3

d) Emplear, sin necesidad, señales de socorro y utilizar arbitrariamente signos distintivos que confieran al buque el carácter de buque hospital o cualquier otro característico en contra de lo previsto en el Derecho Internacional.

e) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de los buques españoles de pasaje de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con las normas aplicables.

f) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de dotaciones mínimas de seguridad a las que se refiere el artículo 253 de la presente ley.

g) El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias sobre la seguridad marítima que ocasione accidentes con daños para las personas.

h) El incumplimiento de las normas o resoluciones de las Autoridades Marítimas en relación con la instalación y el desarrollo de actividades desde plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando se ponga en peligro la seguridad marítima.

i) Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.

j) Las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación del buque que supongan la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad.

k) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

a) El incumplimiento de las normas que reservan para buques de bandera española determinados tráficos o actividades conforme a lo previsto en la presente ley.

b) El incumplimiento de las normas sobre Registro de Buques y Empresas Navieras, exportación, importación o abanderamiento provisional de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.

c) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 297, 298, 300 y 301 de la presente ley.

d) Prestar servicios de navegación marítima careciendo de la correspondiente concesión o autorización administrativa cuando sea exigible conforme a lo previsto en la presente ley.

e) El falseamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a las Autoridades Marítimas.

f) El incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas navieras titulares de líneas regulares o servicios no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.

g) La falta de cumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que se dicten en aplicación de lo previsto en la presente ley, sobre coordinación de los Puertos del Estado y de la Marina Mercante con las necesidades de la defensa nacional y la seguridad pública.

4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se

cve: BOCG-15-A-34-3

encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:

a) La evacuación deliberada desde buques o plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de residuos, desechos u otras materias cargadas a bordo o depositadas con tal propósito, salvo cuando se cuente con la debida autorización de vertido o ésta no sea exigible según lo previsto en la legislación específica vigente.

b) Llevar a cabo con deliberación la contaminación del medio marino por el hundimiento de buques o la destrucción de plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las mismas excepciones señaladas en el párrafo anterior.

c) La evacuación deliberada de desechos u otras materias resultante directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques, plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando tales evacuaciones se produzcan en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

d) La introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

a) Prestación de servicios portuarios sin el debido título habilitante.

b) Incumplimiento grave o reiterado de las obligaciones de servicio público.

c) Incumplimiento de las instrucciones dictadas por los organismos portuarios, en el ámbito de sus competencias, sobre salvaguarda de la libre competencia.

d) Incumplimiento grave o reiterado por los titulares de las licencias de las condiciones esenciales que se les imponga.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica concordante con la enmienda 30.

ENMIENDA NÚM. 58

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

«Disposición adicional (nueva). *Protocolo de inspección de buques con origen o destino a Estados sobre los que recaiga indicios o sospecha de perpetración de delito de genocidio, crímenes de guerra o crímenes contra la humanidad o en caso de supuestos de Estados sobre los que se hayan dictado medidas cautelares, sentencia firme u otro tipo de resoluciones por parte de tribunales nacionales o internacionales, así como cuando el buque porte carga destinada a estos Estados.*

Primero.

1. El presente protocolo tiene por objeto la especial supervisión e inspección de todos aquellos buques civiles con origen o destino a Estados sobre los que recaiga indicios o sospecha de perpetración de delito de genocidio crímenes de guerra o crímenes contra la humanidad. También en caso de supuestos de Estados sobre los que pesen resoluciones de tribunales internacionales, así como cuando el buque porte carga destinada a estos Estados y que transiten por aguas exclusivas españolas o que atranquen, por cualquiera razón, en puertos españoles, debiendo determinar la inspección si en el buque se encuentran mercancías susceptibles de ser utilizadas como material militar.

Este Protocolo se aplicará siempre a todo buque civil con origen o destino a Estados sobre los que recaiga indicios o sospecha de perpetración de delito de genocidio crímenes de guerra o crímenes contra la humanidad o en caso de supuestos de Estados sobre los que pesen resoluciones de tribunales internacionales, así como cuando el buque porte carga destinada a estos Estados, que haga escala en un puerto o fondeadero para realizar una interfaz buque/puerto y a su tripulación. Se considerarán también inspecciones de buques las realizadas en aguas marítimas españolas no portuarias.

2. Para acordar que existen indicios o sospecha de perpetración de genocidio o crímenes de guerra por parte de un estado será suficiente la concurrencia de alguna de las siguientes circunstancias.

a) La incoación de investigación en el Corte Penal Internacional contra altos dirigentes de un Estado por la comisión de genocidio crímenes de guerra o crímenes contra la humanidad.

b) Que por parte del Tribunal Internacional de Justicia se esté dilucidando proceso por demanda contra un Estado por violación del Convenio para la prevención y la sanción del delito de genocidio de 1948 o vulneración de los Convenios de Ginebra de 1949 sobre derecho internacional humanitario.

c) La adopción de acuerdos por parte de organismos o comités de Naciones Unidas, la Unión Europea o el Consejo de Europa en los que se plasme la existencia de graves crímenes contra la comunidad internacional, incluidas conductas asimilables al genocidio crímenes de guerra o crímenes contra la humanidad.

d) La incoación de investigación penal por parte de los tribunales españoles competentes contra altos dirigentes de un Estado por la comisión de genocidio crímenes de guerra o crímenes contra la humanidad.

e) La apertura de una investigación por parte de la Fiscalía General del Estado o la Fiscalía de Sala de Derechos Humanos por la comisión de genocidio o crímenes de guerra por parte de responsables y altos dirigentes de un Estado.

f) La concurrencia de hechos y conductas asimilables a los descritos en el Real Decreto-ley 10/2025, de 23 de septiembre, por el que se adoptan medidas urgentes contra el genocidio en Gaza y de apoyo a la población palestina.

cve: BOCG-15-A-34-3

3. La declaración de aplicación del presente protocolo de inspección sobre buques con origen o destino a los países que pudiera estar incluidos en la descripción que se realiza en los apartados 1 y 2 del presente artículo se realizará mediante acuerdo del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

Segundo.

El ámbito de aplicación del presente protocolo de inspección mantendrá su vigencia en tanto continúe la situación descrita en el apartado anterior de peligro para la población civil de un territorio o Estado generada por un Estado agresor o mientras continúen en vigor resoluciones de tribunales nacionales o internacionales.

Tercero.

La autoridad competente en España para la inspección de buques es el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible el cual la ejercerá a través de la Dirección General de la Marina Mercante y las Capitanías Marítimas en su calidad, estas últimas, de Administración marítima periférica.

Las actividades inspectoras reguladas en este protocolo serán realizadas por personal funcionario debidamente acreditado del Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, con los conocimientos y la titulación adecuados para la realización eficaz de los cometidos asignados y que ocupen puestos de trabajo que supongan el ejercicio de funciones de inspección y control de buques.

Cuarto.

La empresa naviera, propietario de la carga, el consignatario o el capitán de un buque que tenga por origen o destino a los referidos Estados o que porte carga con destino a los mismos y que se dirija a un puerto o fondeadero español estará obligado a notificar su llegada con una antelación mínima de 15 días.

Cuando la Autoridad Portuaria o el órgano portuario autonómico competente reciban la notificación indicada en el párrafo anterior transmitirán inmediatamente dicha información a la Capitanía Marítima competente para prevenir las labores de inspección estipuladas en este protocolo, así como al Ministerio de Transportes y Movilidad, quien dará cuanta al resto de departamentos que pudieran tener interés en la materia.

Quinto.

Los procedimientos y formatos elaborados por el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible para hacer efectiva la inspección indicada en este protocolo se ajustarán a las disposiciones reglamentarias vigentes en las que se establece un sistema de seguridad y de información sobre el tráfico marítimo.

Sexto.

Una vez el buque se encuentre en un puerto o fondeadero español, la Capitanía Marítima dará las instrucciones precisas para el comienzo de la inspección que, además de la supervisión de toda la documentación y certificados exigidos en la normativa reglamentaria española, deberá realizar una inspección ocular de toda la mercancía depositada en la cubierta y todas las bodegas de este.

Al concluir la actividad de inspección y supervisión, los inspectores o subinspectores elaboraran el correspondiente informe de inspección de conformidad a lo dispuesto en este protocolo, debiendo en todo caso dejar constancia de la existencia o no de material susceptible de ser utilizado con fines militares por el Estado objeto de sospecha de comisión de genocidio u otros

cve: BOCG-15-A-34-3

crímenes internacionales o sobre el que pesen resoluciones de tribunales internacionales.

Séptimo.

En caso de que en el buque objeto de inspección se encuentre material susceptible de ser utilizado con fines militares, se dará inmediata comunicación del hallazgo a la Capitanía Marítima y al Ministerio de Transportes y movilidad sostenible, quien dará cuanta al resto de departamentos que pudieran tener interés en la materia.

Octavo.

Constatada la presencia de material de uso militar o de doble uso con destino al Estado objeto de sospecha de comisión de genocidio, crímenes de guerra o crimines contra la humanidad o sobre el que pesen resoluciones de tribunales internacionales, la Administración General de Estado, a través de la Capitanía Marítima, procederá a la inmediata retención del material, productos y tecnologías de doble uso en tránsito a través del territorio o del espacio marítimo sujeto a la soberanía española, de acuerdo a lo establecido en los artículos 8 y 11 de Ley 53/2007, de 28 de diciembre, sobre el control del comercio exterior de material de defensa y de doble uso, quedando el material en depósito en tanto no concluyan las razones de salvaguarda de la legislación internacional propias de este protocolo.

Noveno.

Igualmente, y en tanto no sea descargado e inmovilizado el material al que se refiere el artículo anterior, el buque quedará retenido en el puerto o fondeadero español en el que se encuentre, no pudiendo desplazarse hasta que su cubierta, bodegas o espacios de carga no estén libres del señalado material militar.

Décimo.

Cuando de las tareas de inspección y supervisión realizadas en el buque se hallen elementos indiciarios de la existencia de carga auxiliar de carácter militar o de doble uso que sea transportada por vía terrestre o área que transite por territorio español se dará inmediata cuenta al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, debiendo adoptarse en ese caso las medidas oportunas de retención de la carga, de conformidad con lo establecido en los artículos 8 y 11 de Ley 53/2007, de 28 de diciembre, sobre el control del comercio exterior de material de defensa y de doble uso.

Undécimo.

Todas las inspecciones referidas en el presente protocolo en las que se hubieran hallado material de defensa o doble uso serán reportadas a las Corte Penal Internacional y a la Corte Internacional de Justicia por los cauces legales determinados al efecto, así como a la autoridad judicial española competente y a la Fiscalía de Sala de Derechos Humanos.»

JUSTIFICACIÓN

Los hechos que la Comunidad Internacional ha venido observando en los últimos años, con graves vulneraciones de derechos humanos por parte de Estados sobre la población civil, hacen necesario que exista una normativa exigente que permita desarrollar con regularidad las suficientes inspecciones a buques con origen o destino a

cve: BOCG-15-A-34-3

Estados sobre los que recaiga indicios o sospecha de perpetración de delito de genocidio. La sospecha de cometer este delito debería ser causa suficientemente importante y grave como para justificar unas exigentes inspecciones y controles en los puertos españoles.

A pesar de los criterios políticos y las declaraciones, la inmensidad del control requerido hace imprescindible que exista regulación firme y clara en lo que respecta a la no-colaboración con genocidios. Los puertos españoles deben servir como barrera y rechazar cualquier sospecha de apoyo a Estados sobre los que recaigan estas graves acusaciones, por lo que se deben instaurar protocolos pormenorizados que incluyan las posibles circunstancias, procedimientos y sanciones.

Actualmente es urgente implementar este tipo de protocolos debido a que las acciones del Estado de Israel hacia la población del Estado de Palestina, enmarcadas en una ocupación ilegal, representan violaciones graves de los Derechos Humanos y del Derecho Internacional Humanitario, que vulneran, entre otros instrumentos, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, el Pacto internacional de derechos civiles y políticos, el Pacto internacional de derechos económicos, sociales y culturales así como la Convención para la Prevención y la Sanción del Delito de Genocidio, y las Convenciones de Ginebra para la protección de las víctimas de los conflictos armados, en particular el contenido de la IV Convención de Ginebra, que protege a las personas bajo ocupación. Por ello, es obligado recordar que, según el artículo 1, común a las cuatro convenciones de Ginebra, ratificadas por todos los Estados que conforman la Sociedad internacional, todos los Estados «se comprometen a respetar y a hacer respetar [su contenido] en todas las circunstancias». Es preciso cumplir pues esta obligación crucial que tienen los Estados e impedir que pierda su carácter vinculante.

Además, ante la campaña militar acometida por parte del Estado de Israel contra la población de Gaza, la Corte Internacional de Justicia ha entendido que hay indicios para investigar la comisión por Israel de un genocidio y ha emitido una resolución de medidas cautelares fechada el pasado 26 de enero de 2024, que ordena detener cualquier actuación que pudiera ser constitutiva de genocidio en Gaza.

La resolución de la Corte, ampliamente conocida por la Comunidad Internacional, constata que los ciudadanos palestinos de la Franja de Gaza forman una parte sustancial de un grupo protegido (el de los palestinos), habiendo producido la operación militar de Israel numerosos muertos y heridos, destrucción masiva de viviendas, desplazamiento forzoso de una aplastante mayoría de la población y daños considerables a las infraestructuras civiles. La Corte se apoya en manifestaciones de altos funcionarios de la Secretaría de las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y la Agencia de Naciones Unidas para los Refugiados de Palestina en Oriente Próximo (UNRWA) para avalar que Gaza se ha convertido en un lugar inhabitable donde el sentido de humanidad se ha extinguido, y las enlaza con las declaraciones de responsables israelíes.

Se puede subrayar que la Corte menciona, asimismo, la inquietud por el claro aumento de los propósitos odiosos de carácter racista y deshumanizador hacia los palestinos desde el 7 de octubre, expresada por el Comité de las Naciones Unidas para la eliminación de la discriminación racial, y toma nota, sobre todo, del comunicado suscrito por 37 relatores especiales, expertos independientes y miembros de grupos de trabajo en procedimientos especiales del Consejo de Derechos Humanos, alarmados por la retórica «visiblemente genocida» de altos responsables gubernamentales israelíes.

Con estos antecedentes, en dicha resolución la Corte Internacional de Justicia ordenó a Israel y al Ejército de Israel la adopción de medidas cuyo cumplimiento incumben a este país y también a cualquier país bajo la jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia, entre ellos España.

Se debe recordar que todos los Estados tienen la obligación jurídica internacional de actuar para prevenir el genocidio en virtud de la Convención para la Prevención y la Sanción del Delito de Genocidio de 1948 y, según lo determinó anteriormente la Corte

cve: BOCG-15-A-34-3

Internacional de Justicia (ICJ), en virtud del derecho consuetudinario. Esto significa que la obligación de prevenir es vinculante para todos los Estados, y por tanto el Gobierno español debe adoptar medidas activas, acorde a sus posibilidades, para prevenir, evitar y hacer cesar cualquiera de las actuaciones realizadas por Israel en Gaza que están siendo investigadas por la Corte Internacional de Justicia como constitutivas de delito de Genocidio.

Las referidas medidas a adoptar son las siguientes:

«Medidas inmediatas para que el Ejército de Israel no cometa ningún acto descrito en el punto anterior», esto es, «medidas para prevenir la realización de los actos previstos en el artículo dos de la Convención (sobre Genocidio), matar miembros del grupo, causar serios daños físicos y mentales a los miembros del grupo, infringir deliberadamente al grupo condiciones de vida calculadas para su destrucción física en todo o en parte e imposición de medidas para evitar el nacimiento dentro del grupo».

Entre las medidas provisionales urgentes adoptadas por la Corte se encuentra la siguiente:

«5. Preservar pruebas relacionadas con violaciones de la Convención sobre Genocidio (punto 81 Order 26 enero 2024 ICJ).»

La Corte recuerda en la misma resolución que sus Órdenes sobre medidas provisionales conforme al Artículo 41 del Estatuto, tienen efecto vinculante y, por lo tanto, crean obligaciones jurídicas internacionales para cualquier parte. España ha sido parte en el procedimiento seguido a iniciativa de Sudáfrica ante la Corte Internacional de Justicia, habiendo intervenido bajo el artículo 63 del Estatuto de la Corte, por lo que el cumplimiento de las medidas adoptadas le incumbe especialmente.

La mencionada resolución de la Corte ha sido ampliada por resoluciones de fecha 28 de marzo y 24 de mayo, todas de este año 2024, de la Corte Internacional de Justicia. Se constata a su vez que el pasado 21 de noviembre de 2024 la Corte Penal Internacional (CPI) acordó órdenes de arresto contra el primer ministro de Israel, Benjamin Netanyahu, y el ex ministro de Defensa de Israel, Yoav Gallant, y ello en tanto existen «motivos razonables» para creer que estos últimos tienen responsabilidad penal por presuntos crímenes de guerra y crímenes contra la humanidad cometidos por Israel en su ofensiva militar contra la población de Gaza desde octubre de 2023.

Dicha orden de detención trae causa en la solicitud que en el mes de mayo de 2024 realizó la Fiscalía del CPI, ya que según manifestaba cuenta con «pruebas que hemos recopilado, incluidas entrevistas con sobrevivientes y testigos presenciales, material de video, fotografías y audio, imágenes de satélite y declaraciones del presunto grupo perpetrador, muestran que Israel ha privado intencional y sistemáticamente a la población civil en todas partes de Gaza de objetos indispensables para la supervivencia humana», lo que deja patente prueba de las actividades que contra las leyes internacionales está perpetrando el Estado de Israel y sus dirigentes.

Además, el Tratado sobre el Comercio de Armas faculta a España para detener los dispositivos bélicos que se encuentran en buques o cargueros cuyo destino sea un lugar de conflicto, tal y como se indica en el mencionado Tratado sobre el Comercio de Armas, hecho en Nueva York el 2 de abril de 2013 y ratificado por España con plena aplicación en nuestro país (BOE núm. 163, de 9 de julio de 2013, páginas 50849 a 50860), que establece claramente en el artículo 6.3 que:

«Un Estado Parte no autorizará una transferencia de armas convencionales comprendidas en el apartado 1 del artículo 2 o de artículos comprendidos en los artículos 3 o 4 si, en el momento de la autorización, tiene conocimiento de que las armas o los artículos se utilizarían para cometer genocidio, crímenes de lesa humanidad, violaciones graves de los Convenios de Ginebra de 1949, ataques contra objetivos

cve: BOCG-15-A-34-3

civiles o contra civiles protegidos como tales, u otros crímenes de guerra definidos en acuerdos internacionales de los que sea parte.»

El artículo 7.1. a) y b) de dicho convenio establece que cada Estado deberá analizar las exportaciones de armas que puedan menoscabar la paz y la seguridad o utilizarse para cometer o facilitar una violación grave del derecho internacional humanitario o cometer o facilitar una violación grave del derecho internacional de los derechos humanos.

Por supuesto, el mismo tratado establece en su artículo 2 que la transferencia de armas incluye la exportación, la importación, el tránsito, el transbordo y el corretaje de armas.

Las anteriores prohibiciones establecidas en el Tratado sobre el Comercio de Armas, hecho en Nueva York el 2 de abril de 2013, tienen correlación en el artículo 8 de Ley 53/2007, de 28 de diciembre, sobre el control del comercio exterior de material de defensa y de doble uso, ley que además establece la facultad de proceder al bloqueo o retención del material bélico que esté en tránsito por nuestro país. Así, nos dice el artículo 11 de la citada norma que la Administración General de Estado podrá proceder a la inmediata retención del material de defensa, del otro material y de los productos y tecnologías de doble uso en tránsito a través del territorio, o del espacio marítimo o aéreo sujetos a la soberanía española, cuando se den los supuestos previstos en el artículo 8 de esta Ley, sin perjuicio de los controles establecidos por disposiciones especiales.

La labor de inspección en buques que transiten por territorio español viene además determinada por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles y por el Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos, normas reglamentarias en las que se incluyen medidas coercitivas con ocasión del tránsito de buques con deficiencias en los certificados o cargas en sus bodegas, así como en el texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que es la norma base de regulación de la labor inspectora y que sirve para dar acomodo normativo al protocolo de inspección que se desarrollada en la presente norma.

Existen precedentes de buques con destino al Estado de Israel cuyo atraque en puertos españoles ya ha sido denegado, existiendo indicios de que la certificación de carga ocultaba u omitía la presencia en el buque de material de uso militar que posteriormente pudiera ser utilizada contra la población del Estado de Palestina ubicada en Gaza y Cisjordania. Ante esta situación, debe reseñarse la reciente aprobación del Real Decreto-ley 10/2025, de 23 de septiembre, por el que se adoptan medidas urgentes contra el genocidio en Gaza y de apoyo a la población palestina, medidas que viene a reforzar el embargo al Estado de Israel de armas y otros materiales de doble uso y la denegación de autorización de tránsito de estos productos con finalidad bélica, lo que hace necesario extremar las precauciones de inspección para que ningún material susceptible de uso bélico pueda evitar las denegación de tránsito utilizando el falseamiento o indeterminación del etiquetado de la carga.

Reafirmando el compromiso de España por combatir los crímenes internacionales, por lograr paz y el respeto a los derechos humanos, con el conjunto del ordenamiento jurídico internacional, las instituciones internacionales y los tribunales internacionales de justicia, vistas las especiales circunstancias que padece la población de Palestina y otras zonas de Oriente Próximo que padecen ataques de las fuerzas armadas de Israel, por medio del presente instrumento normativo se estipula la base legal que debe regir la labores de inspección de buques con origen o destino a Estados sobre los que recaiga indicios o sospecha de perpetración de delito de genocidio, siendo relevante la especial

cve: BOCG-15-A-34-3

circunstancia que a día de hoy afecta a todo tránsito o atraque en el territorio español de buques con destino al Estado de Israel, y ello mientras persistan los ataques contra la población civil del Estado de Palestina y las investigaciones por la justica internacional de actuaciones que puedan significar comisión de crímenes internacionales.

ENMIENDA NÚM. 59

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo artículo 62 bis a la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

«Artículo 62 bis. *Límite de velocidad en aguas de Zona II de los puertos.*

1. Todo tipo de embarcaciones que entren, salgan o transiten en las aguas de la Zona II de los puertos (exterior de las aguas portuarias) deberán navegar a una velocidad máxima de diez (10) nudos para evitar colisiones entre buques y cetáceos en aguas portuarias con consecuencias fatales para estos últimos, así como para contribuir a los esfuerzos por reducir los niveles de ruido submarino y las emisiones de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero y mejorar la seguridad general. A estos efectos, se entenderá por Zona II la definida en el apartado 2.b) del artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

2. A efectos del párrafo anterior las capitanías marítimas, estaciones de practicaje y las autoridades portuarias, según corresponda, modificarán las correspondientes Normas para la Navegación y Seguridad Marítima y las Ordenanzas Portuarias por las que se establece la regulación de las velocidades máximas de navegación en las aguas de un determinado puerto.»

JUSTIFICACIÓN

No es infrecuente que grandes cetáceos entren en las aguas de influencia portuaria.

Así por ejemplo el 21 de agosto de 2020, un grupo de rorcuales (Balaenoptera physalus) obligó a detener el tráfico marítimo en el Puerto de Barcelona durante cerca de un par de horas. El grupo de cetáceos, compuesto de tres adultos y una cría, fue detectado a menos de dos millas de la costa por una embarcación de la Unidad de Playas de la Guardia Urbana que navegaba por la zona, el cual observó cómo los cetáceos se dirigían hacia el interior del puerto de Barcelona. Alertado Salvamento Marítimo, se paralizó el tráfico marítimo en el puerto de Barcelona, para permitir la salida de los animales. Los cetáceos entraron en la zona de grandes buques y allí, los agentes consiguieron revertir el rumbo de los cetáceos y dirigirlos hacia la escollera, donde ya emprendieron la ruta hacia alta mar, unas dos horas más tarde del inicio de su aventura por el puerto.

Lamentablemente, el Puerto de Barcelona no ha sido siempre escenario de noticias con final feliz para estos cetáceos. Hace unos años, un rorcual común falleció tras ser

cve: BOCG-15-A-34-3

embestido por el carguero surcoreano Hanjin Shipping, que navegaba por aguas próximas a la ciudad de Barcelona. El cetáceo, de 20 metros de largo, quedó enganchado en la proa del barco y fue arrastrado durante seis millas hasta llegar al puerto en un estado lamentable.

En concreto, el avistamiento de rorcuales en las proximidades de las costas de Barcelona y otras zonas muy próximas del litoral de Cataluña, Valencia y las Islas Baleares es relativamente frecuente, lo que es una muestra de la importancia de estas aguas para esta especie y otras presentes en la zona. De hecho, a una distancia media de tan solo 38 km de las costas catalana y valenciana, por el oeste, y a unos 13 km de las costas de las islas de Ibiza, Mallorca y Menorca por el este, discurre, paralelamente a estas costas, una franja continua de aguas marítimas de unos 85 km de anchura media y una superficie calculada de 46.385,70 km2, en las que España ejerce soberanía o jurisdicción, el llamado Corredor de Migración de Cetáceos. Este corredor está limitado al norte por la zona del Cabo de Creus, en Gerona, y, al sur, por el Cabo de la Nao, en Alicante. Fue declarado Área Marina Protegida por el Gobierno español en junio de 2018 y posteriormente, en diciembre de 2019, fue incluido en la lista ZEPIM del Convenio de Barcelona.

Como se refleja en varias resoluciones aprobadas por el Acuerdo de Mónaco sobre la conservación de los Cetáceos del Mar Negro, el Mar Mediterráneo y la Zona Atlántica Contigua (ACCOBAMS), la velocidad, más que la forma de los buques o su desplazamiento, es el factor más significativo en las colisiones de cetáceos con barcos

Las conclusiones de los expertos internacionales en esta materia son claras al respecto: el método más eficaz y el único demostrado disponible en la actualidad para reducir las colisiones mortales con cetáceos es la reducción de la velocidad.

En base a las conclusiones de los científicos, se propone establecer una velocidad máxima obligatoria de 10 nudos. Un límite de velocidad de 10 nudos reduciría drásticamente el riesgo de colisión mortal con cetáceos. También reduciría las emisiones de ruido submarino y es una medida eficaz y rentable para lograr reducciones muy significativas de dióxido de carbono (CO2), el principal gas de efecto invernadero, y de contaminantes atmosféricos tóxicos como SOx, NOx y partículas (PM).

ENMIENDA NÚM. 60

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Modificación Artículo 72. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario.

«1. En el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.

cve: BOCG-15-A-34-3

b) Usos pesqueros.

c) Usos náutico-deportivos.

d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública.

En ningún caso se podrá autorizar la realización de rellenos en el dominio público portuario que no tengan como destino un uso portuario.

Con el objeto de preservar el patrimonio arquitectónico que constituyen los faros, en los espacios del dominio público portuario afectados al servicio de señalización marítima se podrán autorizar usos y actividades distintos de los de señalización marítima, de acuerdo con lo previsto en los párrafos anteriores, siempre que los mismos no condicionen o limiten la prestación del servicio que en cada momento sea el apropiado, teniendo en cuenta las necesidades del tráfico y de la tecnología, sin que en ningún caso sean indemnizables las modificaciones que se impongan por dicho motivo. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado y de la Administración competente en materia de costas, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras, así como albergues u hospedajes que pudieran favorecer el desarrollo de actividades culturales, o similares, de interés social, en espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima que se encuentren situados en la zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar o de 20 metros si los suelos tienen la clasificación de suelo urbano, siempre que no se realicen nuevas edificaciones y no se condicione o limite la prestación del servicio.

En el caso de que las instalaciones de señalización marítima, en las que se pretendan los citados usos, se ubiquen fuera de la zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar, o de 20 metros, si los terrenos tienen la clasificación de suelo urbano, el Ministro de Fomento, previo informe de Puertos del Estado, podrá levantar la mencionada prohibición.

Las obras que supongan incremento de volumen sobre la edificación ya existente sólo podrán ubicarse fuera de la zona de 100 o 20 metros respectivamente a que se ha hecho referencia.

También excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y con el fin de su preservación, en otras infraestructuras en desuso distintas de los faros, situadas dentro del dominio público portuario sujetas a protección siempre que formen parte del patrimonio histórico, se podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras, así como albergues u hospedajes, siempre

cve: BOCG-15-A-34-3

que no condicionen o limiten la prestación de los servicios portuarios o el control aduanero. El levantamiento de la prohibición se llevará a cabo en los mismos términos y condiciones que las establecidas para los faros.

2. La ocupación de espacios de dominio público portuario destinados a usos portuarios por los órganos o entidades de cualquier Administración pública, para el cumplimiento de los fines de su competencia, sólo podrá autorizarse para usos o actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente dentro de los mismos.

3. Están prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones. A estos efectos, no se considera publicidad los carteles informativos y rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión administrativa de la Autoridad Portuaria.

4. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle., ni a menos de 500 metros de un faro, afectado al servicio de señalización marítima o que forme parte del patrimonio histórico, artístico, cultural o arquitectónico, ni que puedan afectar al paisaje histórico y cultural.»

JUSTIFICACIÓN

Necesidad de la prohibición de instalaciones hoteleras en las cercanías de faros, el servicio de señalización marítima o parte del patrimonio histórico, artístico, cultural o arquitectónico, ni que puedan afectar al paisaje histórico y cultural.

ENMIENDA NÚM. 61

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional Nueva. *Impuesto a las emisiones de medios de transporte de lujo.*

Se habilita al Gobierno para que en el plazo de 6 meses apruebe un nuevo impuesto que grave las emisiones ocasionadas por el uso de medios de transporte de lujo, en concreto los vuelos en jets privados y viajes en yates de lujo, con el objetivo de disminuir el impacto ambiental que provoca su uso abusivo y financiar el coste de medidas de democratización del transporte como el billete único, y la mejora de la red ferroviaria.

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

El uso de jets privados ha venido históricamente asociándose a viajes de negocios, principalmente, aunque este paradigma parece estar en un claro proceso de cambio. Según los datos del informe, `El turismo de lujo y su impacto', realizado por `T3 Transportation Think Tank', y publicado por Greenpeace en septiembre de 2024, se demuestra que el turismo convencional de vuelos regulares y el turismo de lujo de vuelos en jets privados tuvieron un patrón estacional muy similar en 2023. El estudio analiza los aterrizajes de jets privados en 45 aeropuertos de destinos de gran importancia turística o vacacional de toda Europa durante todo el 2023. Fueron 117.965 vuelos, y en la mayoría de los aeropuertos los jets privados llegaron durante el periodo vacacional de verano, es decir, entre el 1 de junio y el 30 de septiembre de 2023. El 42,6 % de los vuelos tuvieron lugar en el periodo comprendido entre el 1 de junio y el 30 de septiembre, lo que supone el 41,6 % de las emisiones de CO2.

En España concretamente fueron 27.122 aterrizajes de jets privados en 2023, un 23 % del total de los países analizados en el informe: 7.502 en el aeropuerto de Palma de Mallorca, 6.504 en Aeropuerto de Ibiza, 6.314 en el Aeropuerto de Málaga, 4.826 en el Aeropuerto del Prat, 843 en el Aeropuerto de Menorca, 542 en el Aeropuerto Tenerife Sur, 434 en el de Gran Canaria, 93 en el Aeropuerto de Lanzarote y 83 en el de Tenerife Norte.

En los destinos estivales (41 de 45 aeropuertos), la llegada de jets privados aumentó de media un 106 % durante la temporada veraniega (junio-septiembre) en comparación con la temporada baja (octubre-mayo), lo que indica que estos vuelos se utilizan principalmente para el ocio y no exclusivamente para los negocios. En el mes de julio el uso de jets privados se dispara aún más en los destinos estivales, las llegadas aumentaron de media un 250 % comparado con enero.

El total de los 117.965 vuelos analizados causaron 526.071 toneladas de CO2, y de media, los jets privados emiten diez veces más CO2 por pasajero-kilómetro que un avión comercial típico. Las emisiones de CO2 que emite un vuelo medio en jet privado en vacaciones (4,4 t de CO2) casi igualan las emisiones anuales de CO2 relacionadas con la energía de una persona europea media en 2023 (5,3 t de CO2). En total los 27.122 vuelos en jet privado a destinos vacacionales españoles provocaron unas 134.000 toneladas de CO2. Esto equivale a las emisiones anuales de unos 89.300 coches propulsados por combustible fósil. Estas son únicamente las emisiones de los vuelos a sus destinos; no incluyen las emisiones de los vuelos de vuelta.

El 11,9 % de los vuelos son de muy corta distancia con un máximo de 250 km; el 34,7 % de los vuelos son inferiores a 500 km, lo que significa que más de un tercio de los vuelos son vuelos de muy corta distancia. El 93,2 % de los vuelos se realizaron dentro de Europa, siendo uno de los principales destinos las islas Baleares.

Sin embargo, los cuatro aeropuertos de las islas Canarias —Tenerife Sur, Gran Canaria, Lanzarote y Tenerife Norte—, experimentan picos de llegadas entre otoño y primavera ya que durante los meses más fríos de Europa Central esta zona disfruta de unas temperaturas agradables.

También el número de yates de lujo se ha duplicado con creces desde el 2000 tal y como señala el estudio La desigualdad de las emisiones de carbono mata, publicado por la ONG Oxfam el pasado 28 de octubre. Con aproximadamente 150 nuevas embarcaciones al año (a nivel global y con datos de 2021), a pesar de que estas embarcaciones permanecen atracadas durante casi todo el año, aproximadamente el 22 % de sus emisiones totales se generan durante este período de «inactividad». Además, estos yates suelen contar también con buques de apoyo para su personal, helicópteros que también necesitan combustible e instalaciones con aire acondicionado.

Oxfam estima en su estudio que la huella de carbono anual de cada una de estas embarcaciones asciende, de promedio, a 5672 toneladas; una cantidad que triplica con creces las emisiones generadas por los aviones privados de los milmillonarios. Esta cifra equivale a las emisiones de una persona corriente durante 860 años, y multiplica

cve: BOCG-15-A-34-3

por 5610 las emisiones de una persona que se encuentre entre el 50 % más pobre de la población mundial. El informe concluye que unos pocos milmillonarios están «acelerando» el cambio climático, mientras que un europeo medio, se calcula que tardaría 585 años en contaminar lo mismo que los más ricos con sus yates durante un solo año.

Este tipo de transporte es el más desigual, más injusto y contaminante. En un mundo que se enfrenta tanto a una crisis energética global como a una crisis climática acelerada que amenazan millones de vidas, es crucial arrojar luz sobre los daños sociales y medioambientales que causa la industria de los jets privados y los yates. Mientras que las personas con un alto poder adquisitivo realizan numerosos viajes con altas emisiones de carbono, en los últimos 20 años la brecha entre las personas ricas y pobres ha aumentado en dos tercios de los Estados miembros de la UE.

La crisis climática es el reto más complejo al que nos enfrentamos como humanidad. Las políticas públicas para mitigar sus efectos y adaptarnos a sus consecuencias deben ser por encima de todo justas, y aquellos que más contaminan no solo deben responder al principio de «quien contamina paga» sino al de contaminar menos, como hace el resto de la ciudadanía.

ENMIENDA NÚM. 62

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Modificación del Artículo 57 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Construcción de nuevos puertos.

«1. La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal exigirá la previa aprobación, de conformidad con el Plan Director de Infraestructuras definido en el artículo 54 de esta ley, del correspondiente proyecto o proyectos y de los correspondientes estudios complementarios por el Ministerio de Fomento.

2. Los proyectos de construcción se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental de acuerdo con la legislación aplicable.

Igualmente, se someterán a informe de los Ministerios de Defensa, de Economía y Hacienda, de Industria, Comercio y Turismo sobre los aspectos de sus respectivas competencias, y del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino en el caso que se prevean actividades pesqueras.

La Comunidad Autónoma y los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio del puerto emitirán informes en relación con sus competencias de ordenación del territorio y urbanismo. Asimismo, la Comunidad Autónoma emitirá informe en relación con sus competencias sobre pesca en aguas interiores y ordenación del sector pesquero.

Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

3. En aplicación del principio de no regresión al ámbito de esta ley, no podrán aprobarse proyectos de construcción de nuevos puertos, o de modificación y ampliación de puertos ya existentes en caso de que su ejecución implique una

cve: BOCG-15-A-34-3

rebaja o retroceso de los niveles de protección ambiental existentes en cada momento, salvo situaciones plenamente justificadas basadas en razones de interés público y una vez quede minimizado el impacto ambiental y justificado el juicio de ponderación entre los diferentes bienes jurídicos que pudieran entrar en contradicción con el ambiental.»

JUSTIFICACIÓN

El principio de no regresión reconocido en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, para su correcta aplicación, necesita de normas que lo concreten en legislaciones sectoriales. En este caso, la construcción o modificación de estas infraestructuras deben tender al impacto ambiental inocuo, pues, de lo contrario, se continuará primando la economía a la conservación de la salud de los ecosistemas y el medio ambiente; una lógica que nos ha conducido a la situación crisis climática en la que vivimos y que debe ser una prioridad revertir.

ENMIENDA NÚM. 63

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Modificación Artículo 58. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Artículo 58. Ampliación o modificación de puertos.

«1. La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos estatales existentes, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y estudios complementarios por la Autoridad Portuaria competente o, en su caso, por Puertos del Estado.

Dichos proyectos se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando ello sea exigible en aplicación de la legislación específica. La Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo a la aprobación de obras nuevas o de modificación de las existentes, cuando éstas supongan la construcción de nuevos diques o escolleras fuera de la zona interior de las aguas del puerto.

Para la ejecución de estas nuevas obras de infraestructura portuaria o de ampliación sobre espacios de agua de los puertos existentes no será necesario que dichas obras estén contempladas en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, ni en el plan especial, siempre que se realicen dentro de la zona de servicio del puerto de que se trate, se hallen incluidas en el correspondiente Plan de Empresa y, cuando proceda, en el Plan Director de Infraestructuras. En estos casos, se deberá dar audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

2. Para la modificación o ampliación de puertos podrán realizarse obras de dragado y de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo que por su naturaleza, disposición final o aislamiento protector no den origen a procesos de contaminación que superen los niveles exigibles por la normativa aplicable de calidad de las aguas marítimas.

cve: BOCG-15-A-34-3

Las obras de dragado se ajustarán a lo previsto en el artículo 64 de esta ley.

Las obras de relleno en el dominio público portuario requerirán autorización de la Autoridad Portuaria.

3. En aplicación del principio de no regresión al ámbito de esta ley, no podrán aprobarse proyectos de construcción de nuevos puertos, o de modificación y ampliación de puertos ya existentes en caso de que su ejecución implique una rebaja o retroceso de los niveles de protección ambiental existentes en cada momento, salvo situaciones plenamente justificadas basadas en razones de interés público y una vez quede minimizado el impacto ambiental y justificado el juicio de ponderación entre los diferentes bienes jurídicos que pudieran entrar en contradicción con el ambiental.»

JUSTIFICACIÓN

El principio de no regresión reconocido en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, para su correcta aplicación, necesita de normas que lo concreten en legislaciones sectoriales. En este caso, la construcción o modificación de estas infraestructuras deben tender al impacto ambiental inocuo, pues, de lo contrario, se continuará primando la economía a la conservación de la salud de los ecosistemas y el medio ambiente; una lógica que nos ha conducido a la situación crisis climática en la que vivimos y que debe ser una prioridad revertir.

ENMIENDA NÚM. 64

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

« Disposición Adicional Nueva. *Construcción y crisis climática.*

En el caso de proyectos aprobados de construcción de nuevos puertos o de modificación o ampliación de puertos existentes, cuya ejecución no se haya iniciado o sea parcial, la Administración competente podrá revocar la autorización otorgada, sin derecho a indemnización, cuando se aprecie una modificación sustancial de las circunstancias derivada de las necesidades de adaptación o mitigación frente a la crisis climática, siempre que dicha revocación no afecte a derechos adquiridos ni contravenga el ordenamiento jurídico.»

JUSTIFICACIÓN

Las autorizaciones que habilitan la construcción o modificación de estas infraestructuras en las que se aprecie un impacto ambiental relevante deben poder ser revocadas pues, de lo contrario, se continuará primando la economía a la conservación de la salud de los ecosistemas y el medio ambiente; una lógica que nos ha conducido a esta situación crisis climática y que debe ser una prioridad revertir.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 65

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición Final: Nuevo Artículo 78 bis en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

«Artículo 78 bis. *Plan de Gestión del Ruido Submarino Radiado de los buques mercantes*

1. Las embarcaciones mercantes de bandera española deberán disponer a bordo de un Plan de Gestión del Ruido Submarino Radiado, elaborado conforme a los principios y orientaciones establecidos en el apartado 5 de las Directrices revisadas de la Organización Marítima Internacional sobre la reducción del ruido radiado al agua procedente de los buques (MEPC.1/Circ.906, de 2023), o a las normas internacionales que las sustituyan en el futuro.

2. Dicho plan tendrá por objeto registrar las emisiones de ruido submarino de cada buque en diversas condiciones operativas, por ejemplo, diferentes velocidades, condiciones de carga y trimado, y las medidas técnicas y operativas para su reducción, así como los procedimientos de mantenimiento y verificación correspondientes, integrándolos en el plan de gestión medioambiental y de seguridad del buque y en el sistema de gestión medioambiental y de seguridad de la empresa.

3. Reglamentariamente se determinarán el contenido mínimo del Plan de Gestión del Ruido Submarino Radiado, el proceso de mantenimiento de registros y los tipos y tonelajes de los buques que deben llevarlo, así como los procedimientos de control e inspección por parte de la Administración marítima, utilizando para ello las plantillas para la planificación de la gestión del ruido submarino irradiado que figuran en el Apéndice 3 de las Directrices revisadas de la Organización Marítima Internacional sobre la reducción del ruido irradiado al agua procedente de los buques (MEPC.1/Circ.906, 2023).

4. Los buques que acrediten la implantación efectiva de un Plan de Gestión del Ruido Submarino Radiado y la reducción demostrable de sus emisiones acústicas podrán acceder a incentivos o bonificaciones portuarias, incluyendo prioridad en el amarre, conforme a lo previsto en el artículo 245.1.a) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.»

JUSTIFICACIÓN

El ruido submarino radiado por los buques constituye una fuente creciente de contaminación acústica marina, reconocida por la comunidad científica y por las principales organizaciones internacionales como un factor de presión sobre la fauna marina y los ecosistemas acústicamente sensibles.

Tal y como establece el Informe medioambiental sobre el transporte marítimo europeo (EMTER) de 2021, realizado conjuntamente por la AEMA y la AESM, entre 2014 y 2019, la energía total acumulada procedente del ruido submarino irradiado aumentó más del doble en aguas de la UE.

cve: BOCG-15-A-34-3

A nivel de la Unión Europea, la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva Marco sobre la Estrategia Marina, DMEM). tiene como principal objetivo lograr el Buen Estado Ambiental (BEA) de los mares de Europa para proteger el medio marino y, al mismo tiempo, permitir un uso sostenible de los recursos y servicios marinos. Esto se consigue mediante la aplicación de estrategias marinas que aseguren la conservación de la biodiversidad, la integridad de los ecosistemas y la sostenibilidad de las actividades económicas y sociales relacionadas con el mar.

En ese contexto, el Descriptor 11 de la citada Directiva 2008/56/CE obliga a los Estados miembros a evaluar y mantener los niveles de energía acústica introducida en el medio marino a niveles que no tengan efectos adversos sobre el medio ambiente. Para cumplir con este objetivo la Comisión ha aprobado unos umbrales de ruido continuo e impulsivo que deben ser implementados y adaptados por los Estados Miembros (C/2024/2078). Así pues, la recopilación sistemática de información sobre el ruido submarino continuo —también denominado radiado (underwater radiated noise, URN, en inglés)— generado por el tráfico marítimo constituye una herramienta esencial para cumplir los objetivos de Buen Estado Ambiental del medio marino establecidos en la citada Directiva.

En el ámbito internacional, la Organización Marítima Internacional (OMI), en el marco del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), aprobó en 2023 las Directrices revisadas sobre la reducción del ruido radiado al agua procedente de los buques para abordar los efectos adversos en la vida marina (MEPC.1/Circ.906). Dichas directrices actualizan las de 2014 e introducen métodos armonizados de medición y notificación de la huella acústica de los buques, fomentando la adopción de medidas de diseño, operación y mantenimiento orientadas a reducir el ruido submarino. La propuesta de un nuevo artículo 78 bis bajo el Título II, Capítulo II, Sección 2.ª De la documentación de los buques nacionales va en línea sobre todo con el apartado 5 [Planificación de la Gestión del Ruido Submarino Radiado (URN)] y el Apéndice 3 (Modelos de Plantillas para la Planificación de la Gestión del Ruido Submarino Radiado) de las Directrices.

Sobre la base del trabajo que la UE ha puesto en marcha en el marco de la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina sobre el ruido submarino, y tal y como se explicita en el Pacto Europeo por el Océano (Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones COM(2025) 281 final, de 5 de junio de 2025) la UE apoya la Coalición de Gran Ambición para un Océano en Silencio (HACQO por sus siglas en inglés), promoviendo soluciones ambiciosas y prácticas que restablezcan el silencio del océano.

De hecho, el pasado 11 de junio de 2025, la Unión Europea en su conjunto formalizó su incorporación a la citada Coalición de Gran Ambición para un Océano en Silencio, cuyo lanzamiento público, en el que España estuvo representada en persona por la Vicepresidenta 3.º del Gobierno y Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Sara Aagesen, tuvo lugar en el marco de la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Océano (UNOC3; Niza, 9 al 13 de junio de 2025). Esta coalición, impulsada por los gobiernos de Canadá y Panamá con el apoyo de diversas ONG internacionales como OceanCare, IFAW, NRDC e EIA, tiene como objetivo trabajar conjuntamente para mitigar la creciente amenaza del ruido submarino y restaurar el paisaje sonoro natural del océano, principalmente en el marco de la OMI.

España, como Estado ribereño con un tráfico marítimo intenso y una extensa red de puertos de interés general, tiene la oportunidad de integrar estas obligaciones internacionales y europeas en su marco jurídico marítimo nacional.

Por ello, se propone la incorporación de un nuevo artículo 78 bis bajo el Título II, Capítulo II, Sección 2.ª De la documentación de los buques nacionales, que establezca

cve: BOCG-15-A-34-3

la obligación de disponer de un Plan de Gestión del Ruido Submarino Radiado, con arreglo a los estándares técnicos internacionales de la OMI. Esta medida permitirá:

a. Mejorar la información disponible sobre las emisiones acústicas del tráfico marítimo.
b. Facilitar la elaboración de mapas y registros nacionales de ruido submarino coherentes con los programas de seguimiento de las estrategias marinas.
c. Promover la reducción progresiva del ruido generado por los buques mediante incentivos y reconocimientos ambientales.
d. Contribuir a la consecución de los compromisos a nivel europeo e internacional.

Con esta modificación, España se alineará con las mejores prácticas internacionales en materia de sostenibilidad marítima, reforzando su compromiso con la protección del medio marino y con la aplicación efectiva de la Directiva Marco de Estrategia Marina en el marco de la política marítima integrada de la Unión Europea.

Finalmente, la introducción de un nuevo artículo facilita la aplicación de bonificaciones o incentivos portuarios a los buques que acrediten una reducción efectiva de su huella acústica, en línea con los principios de sostenibilidad y eficiencia ambiental del sistema portuario estatal.

ENMIENDA NÚM. 66

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Modificación Artículo 30. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Consejo de Administración: composición, funciones e incompatibilidades.

«1. El Consejo de Administración está integrado por los siguientes miembros:

a) El Presidente de la entidad, que lo será del Consejo.
b) Un miembro nato, que será el Capitán Marítimo.
c) Un número de vocales comprendido entre 10 y 13, excepto para las Islas Canarias y las Baleares, en cuyo caso podrá llegar a 16 vocales, a establecer por las Comunidades Autónomas o por las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, y designados por las mismas.

2. La designación por las Comunidades Autónomas o las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla de los vocales referidos en la letra c) del apartado anterior respetará los siguientes criterios:

a) La Administración General del Estado estará representada, además de por el Capitán Marítimo, por tres de estos Vocales, de los cuales uno será un Abogado del Estado y otro del Organismo Público Puertos del Estado.
b) La Comunidad Autónoma estará representada, además de por el Presidente, por cuatro vocales.
c) En el caso de las Islas Canarias cada Cabildo tendrá un representante y en el de las Islas Baleares cada Consell tendrá un representante.

cve: BOCG-15-A-34-3

d) Los municipios en cuyo término está localizada la zona de servicio del puerto tendrán una representación del 33 por ciento del resto de los miembros del Consejo. Cuando sean varios los municipios afectados, la representación corresponderá en primer lugar a aquél o aquellos que den nombre al puerto o a los puertos administrados por la Autoridad Portuaria, y posteriormente a los demás en proporción a la superficie del término municipal afectada por la zona de servicio.

e) El 66 por ciento del resto de los miembros del Consejo serán designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sociales o ciudadanas (ecologistas) y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario.

La designación de los Vocales deberá hacerse necesariamente a propuesta de las Administraciones Públicas y Entidades y Organismos representados en el Consejo de Administración. En el caso de la Administración General del Estado, dicha propuesta será realizada por el Presidente del Organismo Público Puertos del Estado.

Los nombramientos de los Vocales del Consejo de Administración a que se refiere la letra c) del apartado primero, tendrán una duración de cuatro años, siendo renovable, sin perjuicio de lo establecido en el apartado siguiente.

La separación de los Vocales del Consejo será acordada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma, a propuesta de las organizaciones, organismos y entidades a que aquellos representen.

3. El Consejo designará a propuesta del Presidente, un Secretario, que si no fuera miembro de aquél, asistirá a sus reuniones con voz pero sin voto. También formará parte del Consejo, con voz pero sin voto, el Director.

4. No podrán formar parte del Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias:

a) Los propietarios, socios, consejeros, directores, gerentes, cargos de confianza, o directivos en general de sociedades o empresas que presten servicios o desarrollen actividades en el puerto, cuya concesión, autorización o contratación sea competencia o corresponda suscribir a la Autoridad Portuaria, salvo que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.

b) Todos aquellos que tengan participación o interés directo en empresas o entidades que realicen o tengan presentadas ofertas para la realización en el puerto de obras y suministros o de cualquier actividad que genere a la Autoridad Portuaria gastos relevantes, salvo que se trate de Entidades o Corporaciones de Derecho Público o que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.

c) El personal laboral de la Autoridad Portuaria o de empresas, entidades o corporaciones que presten sus servicios en el puerto, en lo que se refiere a los puestos de representación sindical, salvo que ostenten un cargo sindical electivo de ámbito estatal, autonómico o local.

d) Los que se hallen incursos en incompatibilidad, con arreglo a la legislación aplicable.

e) Las personas que no ostenten la condición de ciudadano de la Unión Europea.

5. Corresponden al Consejo de Administración las siguientes funciones:

a) Regir y administrar el puerto, sin perjuicio de las facultades que le correspondan al Presidente.

b) Delimitar las funciones y responsabilidades de sus órganos y conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.

cve: BOCG-15-A-34-3

c) Aprobar, a iniciativa del Presidente, la organización de la entidad y sus modificaciones.

d) Establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, su régimen económico y funciones del Secretario.

e) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual, así como su remisión a Puertos del Estado para su tramitación.

f) Aprobar las cuentas anuales, que incluirán el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo, la memoria y la propuesta, en su caso, de la aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento.

g) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de la entidad, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles, previo cumplimiento de los requisitos legales necesarios.

h) Aprobar los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 61 de la presente ley, sin perjuicio de la aprobación técnica de los mismos por técnico competente.

i) Ejercer las facultades de policía que le atribuye la presente ley, y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.

j) Fijar los objetivos de gestión anuales, en el marco de los globales que establezca Puertos del Estado para el conjunto del sistema.

k) Proponer las operaciones financieras de activo o pasivo cuya aprobación corresponde a Puertos del Estado, dentro del marco de los planes de inversión, de financiación y de endeudamiento que el Gobierno y las Cortes Generales aprueben para este Organismo Público.

l) Autorizar créditos para financiamiento del circulante.

m) Fijar las tarifas por los servicios comerciales que preste la Autoridad Portuaria.

n) Otorgar las concesiones y autorizaciones, de acuerdo con los criterios y Pliegos de Condiciones Generales que apruebe el Ministerio de Fomento, recaudar las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima.

ñ) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia, en razón de su importancia o materia.

o) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a las Autoridades Portuarias en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas y Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción. En caso de urgencia, esta facultad podrá ser ejercida por el Presidente, quien dará cuenta inmediata de lo actuado al Consejo de Administración en su primera reunión.

p) Favorecer la libre competencia y velar para que no se produzcan situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.

q) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.

r) Aprobar las Ordenanzas del Puerto, con sujeción a lo previsto en el artículo 295 de esta ley.

s) Ejercer las demás funciones de la Autoridad Portuaria establecidas en el artículo 26 de esta ley no atribuidas a otros órganos de gobierno o de gestión y no reseñadas en los apartados anteriores.

6. Para que el Consejo de Administración pueda constituirse válidamente será necesario que concurran a sus reuniones la mitad más uno de la totalidad de

cve: BOCG-15-A-34-3

sus miembros presentes o representados y, en todo caso, el Presidente o Vicepresidente y el Secretario. La representación de los Vocales sólo podrá conferirse a otros miembros del Consejo por escrito y para cada sesión.

Los acuerdos del Consejo de Administración serán adoptados por mayoría de votos de los miembros presentes o representados. No obstante, para el nombramiento del Director así como para el ejercicio de las funciones a que se refieren las letras e), f) y g) del apartado 5 de este artículo, será necesario que los acuerdos se adopten por mayoría absoluta de los miembros del Consejo de Administración. El Presidente del Consejo dirimirá los empates con su voto de calidad.

JUSTIFICACIÓN

Cambio en el 2.e Importante para controlar aquellos impactos que quedan desapercibidos, por ejemplo, vertidos de todo tipo de aguas, electrificación de buques (en qué condiciones), limpieza de buques, entre otros.

ENMIENDA NÚM. 67

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Modificación Artículo 34. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Consejo de Navegación y Puerto.

«1. Como órgano de asistencia e información de la Capitanía Marítima y del Presidente de cada Autoridad Portuaria, se creará, en cada uno de los puertos de titularidad estatal, un Consejo de Navegación y Puerto, en el que podrán estar representadas aquellas personas físicas o jurídicas que lo soliciten en las que, además, se aprecie un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del puerto, del comercio marítimo o que puedan contribuir al mismo de forma eficaz.

Entre otras podrán estar representadas las siguientes:

a) Las entidades públicas que ejerzan competencias y realicen actividades relacionadas con el puerto.

b) Las Corporaciones de Derecho Público y entidades u organizaciones privadas cuya actividad esté relacionada con las actividades portuarias o marítimas.

c) Los Sindicatos más representativos en los sectores marítimo y portuario en el ámbito territorial de la Autoridad Portuaria.

d) Las entidades sociales o ciudadanas del entorno del puerto

2. La forma de designación y cese de sus miembros y el régimen de sus sesiones se determinarán por los Consejos de Administración de las correspondientes Autoridades Portuarias.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Añadido 1.d Relevante para el control ciudadano y social local del funcionamiento del puerto.

ENMIENDA NÚM. 68

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Modificación Disposición adicional quinta. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Política de defensa en los ámbitos portuario y marítimo.

«1. De conformidad con lo establecido en la legislación reguladora de la defensa nacional, el Ministerio de Fomento es el órgano de la Administración General del Estado con competencia en todo el territorio nacional para ejecutar la política de defensa en los puertos y en el sector de la Marina Mercante, bajo la coordinación del Ministro de Defensa.

2. En el marco de las funciones relacionadas con la defensa civil, corresponde al Ministerio de Fomento, en coordinación con el de Defensa, estudiar, planificar, programar, ejecutar e inspeccionar cuantos aspectos o actuaciones se relacionen con la aportación de recursos dependientes del Departamento a la defensa nacional, en el ámbito de los puertos que dependan de la Administración General del Estado y en el de la Marina Mercante.

De igual modo, desarrollará las mismas funciones en lo que se refiere a la movilización de las personas, los bienes y los servicios de acuerdo con los planes sectoriales y ministeriales de movilización.

A estos efectos, se dispondrán permanentemente actualizados cuantos mecanismos de transformación de la organización civil de la Marina Mercante sean precisos.

3. El Ministerio de Fomento desarrollará las normas y procedimientos precisos para:

a) El conocimiento por parte del Ministerio de Defensa de los efectivos, características y situación de la flota mercante, así como la aportación de contingentes de dicha flota a la Armada en situaciones de crisis.

b) Imponer obligaciones de servicio público por motivos de defensa nacional o en situaciones de crisis o con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de continuidad y regularidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran resultar aplicables conforme a la legislación vigente.

c) Disponer que toda empresa naviera española con sucursales o centros de actividad situados fuera del territorio nacional, contribuya con sus medios al mantenimiento del sistema y necesidades de la defensa nacional.

d) La notificación por las empresas navieras españolas de cuantos contratos de arrendamiento o fletamento de buques mercantes españoles concierten con empresas extranjeras.

e) La comunicación, por los capitanes de los buques mercantes españoles que se encuentren en navegación, de su posición geográfica a la Dirección

cve: BOCG-15-A-34-3

General de la Marina Mercante, especialmente en situaciones de crisis o de tensión internacional, dando aquélla cuenta de dicha información al Cuartel General de la Armada.

4. En ningún caso los puertos españoles servirán de base para buques militares extranjeros integrados o no en alianzas militares, ni serán punto de origen de operaciones militares contra otros países, preservando en todo caso el carácter pacífico y no beligerante del estado español.

5. Lo establecido en el apartado anterior en relación con la flota mercante se entenderá aplicable a otros buques civiles cuando su empleo sea necesario para la consecución de las necesidades de la defensa nacional.»

JUSTIFICACIÓN

Añadido Punto 4 Sobre no beligerancia del estado español.

ENMIENDA NÚM. 69

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se suprime la Disposición adicional duodécima. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Reserva de aplicación de la legislación sobre hidrocarburos.

JUSTIFICACIÓN

Tenemos los precedentes del Mediterráneo en no permitir nuevos estudios y prospecciones, igual en Canarias. Hay que trabajar por la adaptación al cambio climático, no por aumentarlo.

ENMIENDA NÚM. 70

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veinticinco. Título I del libro segundo, capítulo V.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Veinticinco. Se da nueva redacción al capítulo V del título I del libro segundo:

«CAPÍTULO V

Navegación de buques y embarcaciones autónomos

Artículo 258. *Buques y embarcaciones autónomos*

1. Los buques y embarcaciones autónomos son aquellos que, debido a su grado de automatización, pueden navegar sin tripulación a bordo.

2. Los buques y embarcaciones autónomos estarán siempre bajo el control de su armador y de un operador a distancia, con la capacitación y los medios necesarios para garantizar la navegación del buque con condiciones de seguridad.

3. Los buques y embarcaciones autónomos cumplirán con los requisitos generales de navegación exigibles al resto de buques y embarcaciones, con las particularidades que se puedan establecer en la normativa internacional y nacional que les sea de aplicación.

Los buques y embarcaciones autónomos deberán contar con los certificados y demás documentación que les sean exigibles y que garanticen la seguridad de la navegación, de la protección marítima, de la vida humana en el mar y la protección de medio ambiente marino.

4. La navegación por los espacios marítimos españoles de los buques y embarcaciones autónomos, incluido el acceso a los puertos y terminales portuarias, se sujetarán a las normas generales, con las siguientes especialidades:

a) Previamente a la operación de buques y embarcaciones autónomos, la Administración marítima comprobará que su navegación es segura. A tal efecto, se podrán establecer zonas de pruebas específicas.

b) El armador deberá realizar una evaluación y análisis de la totalidad de los riesgos de la operación del buque y embarcación autónomo con carácter previo a la autorización de operación.

c) La navegación de buques y embarcaciones autónomos en el ámbito portuario deberá contar con la autorización específica del órgano competente en dicho ámbito.

d) La navegación de buques y embarcaciones autónomos extranjeros en los espacios marítimos españoles precisará de una autorización previa específica, otorgada por la Administración marítima.

e) La Administración marítima establecerá las condiciones para la operación segura de estas unidades, incluyendo, entre otros, el alcance de sus navegaciones y limitaciones operacionales.

5. Mediante real decreto se podrá establecer un régimen específico para este tipo de buques y embarcaciones nacionales en materia de inspección y certificación, titulaciones, o registro, así como aquellas cuestiones que resulten necesarias para la protección de la seguridad marítima y del medio ambiente marino, **como el conocimiento específico sobre especies incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, como la Posidonia Oceánica, en el área marina mediterránea.**»

JUSTIFICACIÓN

Protección marina de la Posidonia Oceánica.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 71

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo 310. *Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Responsables.*

Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes:

1. Supuestos de infracciones en materia de usos y actividades portuarias:

a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de una licencia o título administrativo, su titular.

b) En otros casos de infracciones relacionadas con el buque, el naviero o, en su defecto, el capitán del buque, sin perjuicio de las responsabilidades que le puedan corresponder al titular de la licencia de prestación del servicio de practicaje y al práctico en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

Cuando las infracciones estén relacionadas con la estancia del buque en puerto, el consignatario será responsable solidario con el naviero.

c) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, con carácter solidario el personal que manipule las mismas y la empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, y subsidiariamente el consignatario de las mercancías.

d) En el caso previsto en el artículo 306.1.g), las entidades obligadas a facilitar dicha información.

e) En el caso de las acciones u omisiones a que se refiere el artículo 306.1.h) y j), el autor o responsable de la acción u omisión y solidariamente, en su caso, la Empresa responsable de la prestación del servicio con la que el autor tenga relación laboral en el momento de producir dichos daños o perjuicios.

f) En el caso previsto en el artículo 307.1.d), las entidades responsables del transporte de las mercancías peligrosas, y subsidiariamente las obligadas a facilitar la información de acuerdo con las reglamentaciones sobre la materia.

g) En el caso previsto en el artículo 307.1.e), las personas que ofrezcan o entreguen el dinero o los regalos y los trabajadores que los soliciten o reciban.

h) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, el promotor de la actividad, el empresario que la ejecuta y el técnico director de la misma.

i) En el caso de infracciones en la prestación de servicios portuarios, el titular de la licencia de prestación del servicio portuario o quien preste el servicio sin título habilitante.

2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación de plataformas fijas u otras construcciones situadas fuera de la zona de servicio de los puertos, la persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realice el buque, la plataforma o construcción o, en el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo, la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o

cve: BOCG-15-A-34-3

la que sea directamente responsable de la infracción. En estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patrones de los buques.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque.

c) En las infracciones cometidas por usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de la Marina Mercante, la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

d) De las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el capitán del buque. Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.

En este caso, los sujetos responsables citados quedarán solidariamente obligados a reparar el daño causado por la contaminación del medio marino. La Administración competente ejecutará o encomendará a costa de los responsables las operaciones que, con carácter de urgencia, pudieran resultar necesarias para la preservación del medio ambiente o la protección de especies protegidas como la Posidonia oceánica en el área marina mediterránea, incluida en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y catalogada como hábitat prioritario en la Unión Europea por la Directiva Hábitat.

3. Las disposiciones sobre infracciones y sanciones en materia de Marina Civil no resultarán de aplicación a las personas no nacionales, embarcadas a bordo de buques extranjeros, aunque se hallen en zonas sometidas a la jurisdicción española, siempre que el hecho afecte exclusivamente al orden interior del buque y hubieren participado en él únicamente súbditos extranjeros.

En estos casos, las autoridades españolas se limitarán a prestar a los capitanes y cónsules del país de la bandera los auxilios que soliciten y fueren procedentes de acuerdo con el Derecho Internacional.

4. Las sanciones que se impongan a los distintos sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente, salvo que se establezca un régimen diferente en esta ley.

JUSTIFICACIÓN

Añadido a 2.d sobre la Protección marina de la Posidonia.

ENMIENDA NÚM. 72

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Nuevo Artículo 69 bis. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Limitaciones de ubicación de instalaciones de riesgo en recintos portuarios.

1. En los recintos portuarios de interés general situados en contacto con suelo urbano o urbanizable, la delimitación de espacios y usos portuarios deberá garantizar la compatibilidad entre las actividades desarrolladas y los usos residenciales, educativos, sanitarios o terciarios colindantes.

2. No podrán ubicarse instalaciones de almacenamiento de productos y sustancias peligrosas con una capacidad superior a 5.000 m³ a una distancia inferior a 2.000 metros de suelos con los usos mencionados.

3. Reglamentariamente se establecerán las excepciones y condiciones técnicas de aplicación de esta limitación, atendiendo a las características de cada puerto y a los planes de emergencia interior y exterior aplicables.

JUSTIFICACIÓN

La empresa XC Business 90 S.L. pretende la instalación de un conjunto de macrodepósitos de almacenamiento de combustible en el Puerto de Alicante. Este proyecto se situaría a escasos metros de distancia de barrios consolidados, algunos de ellos históricos muy anteriores a la ampliación Portuaria, como Benalua, El Baver, Gran Via Sud o Sant Gabriel. También de centros escolares como el Colegio Público Benalua.

Desde la Autoridad Portuaria de Alicante se otorgó concesión en administrativa en 2013, pero posteriormente y debido al amplio rechazo social generado, se ha iniciado el proceso por parte de diferentes administraciones para paralizar el proyecto.

La Generalitat Valenciana a través de la Ley 7/2021, de 29 de diciembre de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera de la Generalitat, introdujo el artículo 7.6 en la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP), que establecía una prohibición de instalar depósitos peligrosos (>5.000 m³) a menos de 1.000 metros de suelos urbanos o urbanizables con uso residencial, educativo o sanitario, con el objetivo de impedir la instalación de los macrodepósitos cerca de zonas habitadas de la ciudad de Alicante.

Sin embargo, el Gobierno central recurrió la norma autonómica al Tribunal Constitucional, que en mayo de 2023 falló estimando parcialmente el recurso, declarando inconstitucional el artículo 7.6 de la LOTUP al entender que no puede aplicarse a los puertos de interés general de titularidad estatal, como es el caso del de Alicante, al ser competencia exclusiva del Estado.

Con esta enmienda ponemos en el centro el interés general de la ciudadanía y el vecindario de los municipios afectados por este tipo de proyectos, previendo posibles riesgos para su salud e integridad física y protegiendo los barrios y los espacios públicos de actividades nocivas y potencialmente peligrosas para la salud de las personas.

ENMIENDA NÚM. 73

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Disposición final nueva: *Modificación Artículo 53. Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico. Autorización de instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas directas.*

Artículo 53. *Autorización de instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas directas.*

1. Para la puesta en funcionamiento de nuevas instalaciones de transporte, distribución, producción, almacenamiento, líneas directas, así como para infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, contempladas en la presente ley o modificación de las existentes se requerirá de las siguientes autorizaciones administrativas:

a) Autorización administrativa previa, que se tramitará con el anteproyecto de la instalación como documento técnico y, en su caso, conjuntamente con la evaluación de impacto ambiental, según lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y otorgará a la empresa autorizada el derecho a realizar una instalación concreta en determinadas condiciones.

La autorización administrativa de instalaciones de generación no podrá ser otorgada si su titular no ha obtenido previamente los permisos de acceso y conexión a las redes de transporte o distribución correspondientes.

b) Autorización administrativa de construcción, que permite al titular realizar la construcción de la instalación cumpliendo los requisitos técnicos exigibles.

Para solicitarla, el titular presentará un proyecto de ejecución junto con una declaración responsable que acredite el cumplimiento de la normativa que le sea de aplicación.

Para su resolución se deberán analizar los condicionados exclusivamente técnicos de aquellas Administraciones Públicas, organismos o empresas que presten servicios públicos o de interés económico general, únicamente en lo relativo a bienes y derechos de su propiedad que se encuentren afectados por la instalación.

La tramitación y resolución de autorizaciones definidas en los párrafos a) y b) del apartado 1 del presente artículo podrán efectuarse de manera consecutiva, coetánea o conjunta.

«c) Autorización de explotación, que permite, una vez ejecutado el proyecto, poner en tensión las instalaciones y proceder a su explotación. Con carácter previo a la emisión de la autorización de explotación definitiva, a petición del titular de la instalación podrá extenderse la autorización de explotación provisional para pruebas de la misma. Esta autorización provisional para pruebas será obligatoria para las instalaciones de producción y almacenamiento y potestativa para el resto de las instalaciones.»

Las acometidas podrán requerir las autorizaciones administrativas previstas en este apartado en los términos que reglamentariamente se establezcan por las Administraciones Públicas en el ámbito de sus respectivas competencias.

En el caso de instalaciones móviles de la red de transporte o red de distribución que deban implantarse transitoriamente por un periodo inferior a dos años y que se conecten a dichas redes, con carácter previo a la autorización de explotación, requerirán de una autorización administrativa de construcción que recibirá el nombre de autorización de implantación, quedando eximidas de la autorización administrativa previa. La autorización de implantación se regirá por lo dispuesto en el anexo, pudiendo este anexo ser modificado reglamentariamente.

Las autorizaciones administrativas de instalaciones de generación se podrán otorgar por una potencia instalada superior a la capacidad de acceso que figure en

cve: BOCG-15-A-34-3

el permiso de acceso. La capacidad de acceso será la potencia activa máxima que se le permite verter a la red a una instalación de generación de electricidad. Si las autorizaciones administrativas emitidas afectasen a instalaciones existentes con régimen retributivo específico, las modificaciones de las mismas deberán ser comunicadas para su inscripción en el registro de régimen retributivo específico y la diferenciación a efectos retributivos de la generación derivada de dichas modificaciones.

1. bis.(Sin efecto)

2. La Administración Pública competente podrá establecer que determinados tipos de modificaciones no sustanciales de las instalaciones de transporte, distribución y producción, líneas directas, así como las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW no queden sometidas a las autorizaciones administrativas previas previstas en los apartados 1.a) y b).

Reglamentariamente se establecerán, a estos efectos, qué criterios se utilizarán para considerar una determinada modificación como no sustancial, los cuales deberán fundamentarse en las características técnicas de la modificación proyectada.

En todo caso, las modificaciones consideradas como no sustanciales deberán obtener la autorización de explotación a la que se refiere el apartado 1. c), previa acreditación del cumplimiento de las condiciones de seguridad de las instalaciones y del equipo asociado.

3. Reglamentariamente se podrá eximir a determinadas instalaciones de producción y de almacenamiento de hasta 500 kW de potencia instalada del régimen de autorizaciones previsto en los apartados 1.a) y 1.b) del presente artículo.

Asimismo, reglamentariamente el Gobierno podrá eximir a determinadas instalaciones eléctricas cuyo objeto sea la investigación y el desarrollo tecnológico del régimen de autorizaciones previsto en los apartados 1.a) y 1.b) del presente artículo. En todo caso para que un proyecto pueda resultar eximido de la autorización administrativa previa, ese proyecto concreto deberá estar exento de la obtención de declaración de impacto ambiental.

Para que un proyecto sea considerados de I+D+i a los efectos del párrafo anterior, este deberá estar sujeto a una convocatoria estatal europea o nacional específica que así lo refleje, o bien deberá contar con un reconocimiento expreso a tal efecto dictado por la Secretaría de Estado de Energía.

4. Para la autorización de instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas directas de energía eléctrica el promotor de la misma deberá acreditar suficientemente los siguientes extremos:

a) Las condiciones técnicas y de seguridad de las instalaciones y del equipo asociado.

b) El adecuado cumplimiento de las condiciones de protección del medio ambiente.

c) Las características del emplazamiento de la instalación.

d) Su capacidad legal, técnica y económico-financiera para la realización del proyecto.

5. La transmisión y cierre definitivo de las instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas directas, así como el cierre temporal de las instalaciones de producción requerirán autorización administrativa previa en los términos establecidos en esta ley y en sus disposiciones de desarrollo. El titular de la instalación tendrá la obligación de proceder al desmantelamiento de la misma tras el cierre definitivo, salvo que la autorización administrativa de cierre definitivo permita lo contrario.

cve: BOCG-15-A-34-3

En todo caso, el cierre definitivo de instalaciones de generación requerirá el informe del operador del sistema en el que se consignarán las posibles afecciones del cierre a la seguridad de suministro y en el que se deberá pronunciar motivadamente si éste resulta posible sin poner en riesgo la seguridad de suministro.

La administración autorizante deberá dictar y notificar la resolución sobre las solicitudes de autorización en el plazo de seis meses. Si transcurrido este plazo la administración no se hubiese pronunciado y simultáneamente se hubieran cumplido al menos tres meses desde la emisión por parte del operador del sistema de informe favorable al cierre de la instalación, el solicitante podrá proceder al cierre de la misma. Lo anterior se realizará sin perjuicio de las obligaciones de desmantelamiento que posteriormente pudieran imponerse por parte de la administración competente para la autorización.

6. Los procedimientos administrativos de autorización tendrán carácter reglado y respetarán los principios de objetividad, proporcionalidad, transparencia, igualdad y no discriminación, sin que, en ningún caso, pueda supeditarse el otorgamiento de la autorización al pago de costes o al cumplimiento de requisitos no vinculados al desarrollo de cada actividad.

Las autorizaciones administrativas a que se refiere este artículo serán otorgadas por la Administración competente, sin perjuicio de las concesiones y autorizaciones que sean necesarias de acuerdo con otras disposiciones que resulten aplicables y en especial las relativas a la ordenación del territorio y al medio ambiente.

7. La Administración Pública competente únicamente podrá denegar la autorización cuando no se cumplan los requisitos previstos en la normativa aplicable o cuando tenga una incidencia negativa en el funcionamiento del sistema.

8. No obstante lo previsto en el párrafo tercero del apartado 5 del presente artículo, en las instalaciones cuya autorización sea competencia de la Administración General del Estado, el plazo máximo para dictar y notificar la resolución sobre las solicitudes de autorización será de un año.

El vencimiento del plazo máximo sin haberse notificado resolución expresa legitimará al interesado para entenderla desestimada por silencio administrativo de acuerdo con el artículo 43.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

9. Las instalaciones de producción, transporte, distribución de energía eléctrica y líneas directas, las destinadas a su recepción por los usuarios, los equipos de consumo, así como los elementos técnicos y materiales para las instalaciones eléctricas deberán ajustarse a las correspondientes normas técnicas de seguridad y calidad industriales, de conformidad a lo previsto en la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, y demás normativa que resulte de aplicación.

10. El incumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos en las autorizaciones o la variación sustancial de los presupuestos que determinaron su otorgamiento podrán dar lugar a su revocación, previa audiencia del interesado.

JUSTIFICACIÓN

Añadido Apartado 1, letra c), y apartado 3.
Coherencia técnica con Enmienda 45.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 74

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición final nueva. Se modifica el Real Decreto Ley 23/2020 de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, queda modificado como sigue:

Artículo 1. *Criterios para ordenar el acceso y la conexión a las redes de transporte y distribución de electricidad.*

1. Los titulares de los permisos de acceso para instalaciones de generación de energía eléctrica que hubieran obtenido dichos permisos en fecha posterior al 27 de diciembre de 2013, y antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley, deberán acreditar el cumplimiento de los siguientes hitos administrativos en unos plazos no superiores a los estipulados a continuación:

a) Si el permiso de acceso se obtuvo en una fecha comprendida entre el 28 de diciembre de 2013 y el 31 de diciembre de 2017, ambos inclusive:

1.º Solicitud presentada y admitida de la autorización administrativa previa: 3 meses.
2.º Obtención de la declaración de impacto ambiental favorable: 27 meses.
3.º Obtención de la autorización administrativa previa: 30 meses.
4.º Obtención de la autorización administrativa de construcción: 33 meses.
5.º Obtención de la autorización administrativa de explotación provisioanl para pruebas: 5 años.

b) Si el permiso de acceso se obtuvo con posterioridad al 31 de diciembre de 2017 y antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley:

1.º Solicitud presentada y admitida de la autorización administrativa previa: 6 meses.
2.º Obtención de la declaración de impacto ambiental favorable: 31 meses.
3.º Obtención de la autorización administrativa previa: 34 meses.
4.º Obtención de la autorización administrativa de construcción: 37 meses.
5.º Obtención de la autorización administrativa de explotación provisional para pruebas: 5 años.

Todos los plazos señalados en los apartados a) y b) serán computados desde el 25 de junio de 2020.

Aquellos titulares de permisos de acceso para instalaciones de generación de energía eléctrica que sean otorgados desde la entrada en vigor de este real decreto-ley deberán cumplir los hitos administrativos previstos en el apartado b), computándose los plazos desde la fecha de obtención de los permisos de acceso.

Los titulares de los permisos de acceso dispondrán de un plazo máximo de 6 meses para solicitar el permiso de conexión. El plazo señalado será computado desde la fecha de entrada en vigor de este real decreto-ley, excepto para aquellos casos en que aún no se hubiera obtenido el permiso de acceso, para los que

cve: BOCG-15-A-34-3

computará desde la obtención del mismo. La no presentación de esta solicitud en dicho plazo supondrá la caducidad automática del correspondiente permiso de acceso y la ejecución inmediata por el órgano competente para la emisión de las autorizaciones administrativas de las garantías económicas presentadas para tramitar la solicitud de acceso a las redes de transporte y distribución en cumplimiento de lo previsto en los artículos 59 bis y 66 bis del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

En permisos de acceso otorgados para proyectos de instalaciones de producción de energía eléctrica de tecnología hidráulica de bombeo y las de tecnología eólica marina, los plazos establecidos en este apartado se podrán extender a solicitud del titular sin que en ningún caso el plazo total de vigencia de los permisos supere los 12 años para la tecnología hidráulica de bombeo y los 9 años para la tecnología eólica marina.

1. bis.

Si antes del vencimiento de cualquiera de los hitos administrativos establecidos en el presente real decreto-ley, el promotor acredita la existencia de una medida cautelar que suponga la suspensión de la eficacia de las autorizaciones administrativas otorgadas derivada de la interposición de un recurso administrativo o contencioso-administrativo, el cómputo de los plazos establecidos en este artículo quedará suspendido desde la adopción de la suspensión hasta su levantamiento.

Lo dispuesto en el párrafo anterior también se aplicará cuando la suspensión derive de lo previsto en el apartado 3 del artículo 117 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas.

Esta medida de suspensión del plazo también se aplicará en lo relativo a la obtención de la autorización de explotación definitiva si esta ha sido extendida a petición del promotor al amparo de lo previsto en el artículo 28 del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, o de cualquier otra norma estatal de rango legal que permita la modificación de los plazos recogidos en el Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio.

La suspensión del cómputo de plazos para la acreditación de los hitos administrativos será acreditada por el promotor ante el gestor de la red que hubiera otorgado el permiso de acceso y conexión y ante el órgano competente en materia de energía que ostenta las competencias para otorgar las autorizaciones administrativas previstas en el artículo 53 de la ley 24/2013, de 26 de diciembre, mediante la remisión de la comunicación del órgano que adoptó la medida cautelar administrativa o judicial, o de certificación si la suspensión resulta de lo dispuesto por el artículo 117.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

De igual modo el promotor, en el plazo de tres meses desde que reciba la notificación del levantamiento de la medida cautelar, deberá comunicar dicha circunstancia a los sujetos anteriormente señalados. La no comunicación en dicho plazo supondrá la caducidad automática de los permisos de acceso y conexión.

2. La no acreditación ante el gestor de la red del cumplimiento de dichos hitos administrativos en tiempo y forma supondrá la caducidad automática de los permisos de acceso y, en su caso, de acceso y conexión concedidos y la ejecución inmediata por el órgano competente para la emisión de las autorizaciones administrativas de las garantías económicas presentadas para la tramitación de la solicitud de acceso a las redes de transporte y distribución. No obstante, si por causas no imputables al promotor, no se produjese una declaración de impacto ambiental favorable, no se procederá a la ejecución de dichas garantías. Si las instalaciones estuvieran exentas de la obtención de alguno de los trámites anteriores, los titulares acreditarán dicha circunstancia mediante escrito del órgano competente para dictar la autorización o la declaración de impacto

cve: BOCG-15-A-34-3

correspondiente. De igual modo, para acreditar el cumplimiento del hito de la solicitud de la autorización administrativa, la solicitud deberá cumplir con la normativa que resulte de aplicación y en particular con lo establecido en el artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico y en el artículo 35 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental. El órgano competente para dictar la autorización deberá emitir escrito que acredite que dicha solicitud ha sido presentada y admitida.

No obstante lo anterior, los titulares de los permisos de acceso y, en su caso, de acceso y conexión que hubieran obtenido tales permisos en fecha posterior al 27 de diciembre de 2013, y antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley, y aquellos que, habiéndolo solicitado con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto-ley, aún no los hubieran obtenido, podrán renunciar a sus permisos de acceso y conexión o, en su caso, a la solicitud presentada, en el plazo de tres meses a contar desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, procediéndose a la devolución de las garantías económicas presentadas para tramitar la solicitud de acceso a las redes de transporte y distribución. Dicha renuncia será comunicada por el órgano sustantivo al órgano ambiental para que proceda a dictar resolución de terminación del correspondiente procedimiento.

JUSTIFICACIÓN

El Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica ha establecido medidas para la incorporación ordenada de las instalaciones de producción de origen renovable en el sistema eléctrico, obligando a los promotores a concentrar su desarrollo y ejecución en un periodo de tiempo ajustado, mediante el cumplimiento de determinados hitos.

El artículo 1 de este Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, que determina cinco hitos administrativos, establece que los permisos de acceso y conexión caducarán automáticamente si en un determinado plazo no se han cumplido los hitos definidos. Asimismo, se establece un plazo a computar en meses, bien desde la entrada en vigor del propio Real Decreto-ley, bien desde la obtención del permiso de acceso para los posteriores al 25 de junio de 2020.

Conforme al Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, los titulares de los permisos de acceso para instalaciones de generación de energía eléctrica deben acreditar ante el gestor de la red, en los plazos estipulados al efecto, el cumplimiento del hito correspondiente. En caso contrario, la no acreditación ante el gestor de la red supondrá la caducidad automática de los permisos de acceso y conexión.

El establecimiento de estos hitos ha sido una medida regulatoria eficaz, puesto que se ha conseguido ordenar, fomentar y lanzar el establecimiento de instalaciones renovables.

En este camino de transición, las medidas cautelares judiciales o administrativas tienen prevalencia sobre los hitos administrativos que se aplican para la puesta en servicio de instalaciones de generación renovable con el fin de lograr la protección de otros intereses que podrían se dañados de manera irreversible. Llegados a este extremo, resulta razonable y proporcionado trasladar esa suspensión cautelar de las instalaciones autorizadas a los hitos, con el fin de que el plazo para el cumplimiento de esos hitos tenga en consideración ese tiempo suspendido.

Resulta indudable que el cumplimiento del quinto hito administrativo regulado en el Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, debe suponer que la instalación se encuentra en funcionamiento, vertiendo energía al sistema eléctrico y cumplimiento todos los requisitos exigibles en la normativa que han ido surgiendo a lo largo de los años. Este hecho hace que resulte necesario acometer con carácter urgente la revisión de los artículos relativos a las autorizaciones de explotación del Real Decreto 1955/2000, de 1

cve: BOCG-15-A-34-3

de diciembre, contemplado en el Proyecto de Decreto de medidas urgentes de refuerzo del sistema eléctrico

Esta norma recoge, en su régimen de autorizaciones, la existencia de la autorización de explotación. No obstante, el Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos, desarrolla el régimen jurídico y económico de la actividad de producción introduciendo la autorización de explotación provisional para pruebas y la autorización de explotación definitiva.

En consecuencia, se propone introducir en el Real Decreto 23/2020, la modificación de la acreditación del 5.º hito vinculada a la autorización de explotación provisional para pruebas.

ENMIENDA NÚM. 75

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición final nueva. Modificación del Real Decreto 917/2025, de 15 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos.

Disposición adicional nueva.

Reducción del número de horas equivalentes de funcionamiento mínimo y del umbral de funcionamiento de 2025.

Excepcionalmente, los valores del número de horas equivalentes de funcionamiento mínimo y del umbral de funcionamiento aplicables al año 2025 de las instalaciones tipo del régimen retributivo específico quedan reducidos en un 25 % respecto de los valores en vigor.

JUSTIFICACIÓN

Desde marzo de 2024 ha aumentado sensiblemente el número de horas con precios de mercado diario de la electricidad nulos o negativos, acentuándose esta situación en abril y mayo de 2025, destacando este último mes, en el que este fenómeno se ha producido en todas las horas entre las 12:00 y las 17:00. Esta circunstancia no fue prevista en la estimación de las horas equivalentes de funcionamiento mínimo y del umbral de funcionamiento para el semiperiodo regulatorio 2023-2025, no siendo posible su revisión por vía reglamentaria. Por ello, con objeto de que las instalaciones con régimen retributivo específico no vean minorados sus ingresos anuales previstos, es preciso reducir de forma urgente y excepcional, para el año 2025, los valores del número de horas equivalentes de funcionamiento mínimo y del umbral de funcionamiento en un 25 % respecto de los valores en vigor.

De hecho la CNMC en su informe PN/CNMC/024/25 sobre el RD de Medidas urgentes de refuerzo del sistema eléctrico determinaba que situaciones de precios de mercado como la experimentada la pasada primavera pueden alterar sustancialmente el

cve: BOCG-15-A-34-3

cómputo de horas, al encadenarse sucesivos episodios de 6 horas consecutivas o más a precios cero o negativos en las horas centrales de cada día, circunstancia muy difícil de anticipar con varios años de antelación, por lo que se aconseja contemplar la posibilidad de flexibilizar estos parámetros en plazos inferiores al semiperiodo.

ENMIENDA NÚM. 76

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico

«Artículo 9. *Autoconsumo de energía eléctrica.*

3. Las instalaciones de producción no superiores a 500 kW de capacidad de acceso asociadas a modalidades de suministro con autoconsumo con excedentes estarán exentas de la obligación de inscripción en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica. No obstante, las Comunidades Autónomas y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla podrán dar de alta, de oficio, dichas instalaciones en sus respectivos registros administrativos de autoconsumo. Reglamentariamente se establecerá el procedimiento por el Gobierno el procedimiento para la remisión de dicha información al Ministerio para la Transición Ecológica para su incorporación en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica.

4.

…

Para aquellos sujetos consumidores, en los que la instalación generadora y la posea una capacidad de acceso de generación menor de 500 kW que realicen autoconsumo, la inscripción se llevará a cabo de oficio por las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla en sus respectivos registros a partir de la información remitida a las mismas en virtud del Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

…

5.

…

Sin perjuicio de lo anterior, reglamentariamente podrán desarrollarse mecanismos de compensación simplificada entre déficits de los autoconsumidores y excedentes de sus instalaciones de producción asociadas, que en todo caso estarán limitados a capacidades de acceso de estas no superiores a 500 kW.

6.

…

Las instalaciones en modalidad de suministro con autoconsumo sin excedentes de hasta 500 kW de capacidad de acceso se someterán exclusivamente a los reglamentos técnicos correspondientes. En particular, las instalaciones de suministro con autoconsumo conectadas en baja tensión se ejecutarán de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

cve: BOCG-15-A-34-3

…»

Modificación del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.

«Artículo 3. *Definiciones.*

c) Instalación de producción: Instalación de generación inscrita en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica del Ministerio para la Transición Ecológica, donde se reflejarán las condiciones de dicha instalación, en especial, su respectiva potencia.

…

i. Tengan una capacidad de acceso no superior a 500 kW.
ii. Estén asociadas a modalidades de suministro con autoconsumo con o sin almacenamiento.
iii. Puedan inyectar energía excedentaria en las redes de transporte y distribución.
iv. Adicionalmente, también tendrán consideración de instalaciones de producción aquellas formadas por un punto de suministro constituido únicamente por una instalación de almacenamiento.

j) Servicios auxiliares de producción: Los definidos en el artículo 3 del Reglamento unificado de puntos de medida del sistema eléctrico, aprobado por Real Decreto 1110/2007, de 24 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento unificado de puntos de medida del sistema eléctrico.

…

i. Sean instalaciones próximas de red interior.
ii. Se trate de instalaciones de generación con tecnología renovable destinadas a para suministrar a uno o más consumidores acogidos a cualquiera de las modalidades de autoconsumo y su capacidad de acceso instalada sea igual o menor de 500 kW.
iii. En cómputo anual, la energía consumida por dichos servicios auxiliares de producción sea inferior al 1 % de la energía neta generada por la instalación.

Artículo 4. *Clasificación de modalidades de autoconsumo.*

1. Se establece la siguiente clasificación de modalidades de autoconsumo:

…

b) Modalidad de suministro con autoconsumo con excedentes. Corresponde a las modalidades definidas en el artículo 9.1.b) de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre. En estas modalidades las instalaciones de producción próximas y asociadas a las de consumo podrán, además de suministrar energía para autoconsumo, inyectar energía excedentaria en las redes de transporte y distribución. Se considerará también dentro de esta modalidad a los sistemas de almacenamiento distribuido próximos y/o asociados a instalaciones de consumo, que podrán inyectar energía a la red, independientemente de la existencia de una instalación de generación asociada. En estos casos existirán dos tipos de sujetos de los previstos en el artículo 6 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, que serán el sujeto consumidor y el productor.

Las instalaciones de generación que sean instalaciones de almacenamiento distribuido deberán cumplir con los requisitos aplicables a cada modalidad de

cve: BOCG-15-A-34-3

autoconsumo conforme a lo previsto en el presente real decreto para poder acogerse a ellas.

2. La modalidad de suministro con autoconsumo con excedentes, se divide en:

a) Modalidad con excedentes acogida a compensación: Pertenecerán a esta modalidad, aquellos casos de suministro con autoconsumo con excedentes en los que voluntariamente el consumidor y el productor opten por acogerse a un mecanismo de compensación de excedentes, así como aquellos supuestos en los que el titular de una instalación de almacenamiento no asociadas a instalaciones de autoconsumo opte por acogerse a dicho mecanismo. Esta opción solo será posible en aquellos casos en los que se cumpla con todas las condiciones que seguidamente se recogen:

i. La fuente de energía primaria sea de origen renovable.

ii. La capacidad de acceso de las instalaciones de producción asociadas no sea superior a 500 kW.

…

Artículo 8. *Contratos de acceso en las modalidades de autoconsumo.*

1.

…

Sin perjuicio de lo anterior, para aquellos sujetos consumidores en los que la instalación generadora posea una capacidad de acceso igual o menor de 500 kW, que realicen autoconsumo, la modificación del contrato de acceso será realizada por la empresa distribuidora a partir de la documentación remitida por las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla a dicha empresa como consecuencia de las obligaciones contenidas en el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

…

Artículo 16 bis. *Definición del término de descuento por retardo en activación de autoconsumo.*

1. Para los consumidores que deseen realizar autoconsumo con excedentes y siempre que la instalación de producción asociada tenga una capacidad de acceso igual o menor de 500 kW, el tiempo de activación del autoconsumo no podrá superar los dos meses.

Por tiempo de activación se entenderá el tiempo transcurrido desde el día en que la empresa distribuidora de energía eléctrica recibe la documentación necesaria para la realización de la modificación del contrato de acceso prevista en el artículo 8 del presente real decreto hasta el momento en que recibe la comunicación de que ya puede iniciar vertidos a la red y éstos se consideran en la facturación. Se debe definir también qué se considera “documentación necesaria” en el caso de los autoconsumos individuales y colectivos.

Se establecerá también un régimen sancionador a las empresas gestoras de la red, en función de los kWh, o de los días durante los cuales se impide la inyección a la red (o el autoconsumo en el caso de los autoconsumos colectivos), cuando esta realice un incumplimiento de plazos.

Artículo 20. *Inscripción en el registro administrativo de autoconsumo de energía eléctrica.*

1. Aquellos sujetos consumidores que realicen autoconsumo en los que la instalación de generación posea una capacidad de acceso de generación menor

cve: BOCG-15-A-34-3

de 500 kW, la inscripción en el registro de autoconsumo se llevara a cabo de oficio por las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla en sus respectivos registros a partir de la información remitida a las mismas en virtud del Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

5. La Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio para la Transición Ecológica incorporará en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica aquellas instalaciones de producción no superiores a 500 kW de capacidad de acceso asociadas a modalidades de suministro con autoconsumo con excedentes con base en la información procedente del registro administrativo de autoconsumo de energía eléctrica.»

Modificación del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica.

«Artículo 10. *Inicio del procedimiento.*

1. Los sujetos referidos en el párrafo a) del apartado 1 del artículo 2 que estén obligados a obtener un permiso de acceso y conexión, de conformidad con lo previsto en el artículo 4 de este real decreto, deberán presentar al gestor de la red a la que deseen conectarse una solicitud para la obtención de los permisos de acceso y de conexión. En el caso de los permisos de acceso y de conexión para las instalaciones de generación de más de 100 kW 500 kW de capacidad de acceso, las solicitudes deberán efectuarse para un nudo o tramo de línea concreto de la red.

…

Artículo 23. *Garantías económicas necesarias para la tramitación de los procedimientos de acceso y conexión de instalaciones de generación de electricidad.*

2. Quedarán exentas de la presentación de la garantía a la que se refiere el apartado anterior, las siguientes instalaciones:

a) Las que, de acuerdo con el artículo 17 de este real decreto, están exentas de obtener permisos de acceso y conexión.

b) Las asociadas a una modalidad de autoconsumo con excedentes de capacidad de acceso no superior a 500 kW, salvo que formen parte de una agrupación cuya potencia sea superior a 1 MW, de acuerdo con la definición de agrupación establecida en el artículo 7 del Real Decreto 413/2014, de 6 de junio.»

JUSTIFICACIÓN

Los autoconsumidores de tamaño medio requieren de un marco más sencillo para la tramitación y liquidación de excedentes de sus autoconsumos. Por eso, actualmente las instalaciones de menos de 100 kW de potencia instalada se benefician de una tramitación simplificada, y pueden acogerse a la modalidad de «compensación simplificada» (una forma simple de liquidar sus excedentes). Sin embargo, este límite de 100 kW de potencia instalada es muy restrictivo ya que deja fuera a muchos autoconsumidores medianos con consumos de hasta 500 kW (puntos de medida tipo 3 según el Artículo 7 del RD 1110/2007 [24]).

Por otro lado, de acuerdo al «Boletín de indicadores eléctricos» de abril de 2025 publicado por la CNMC se evidencia que casi el 97 % de los consumidores pertenecen a la tarifa 2.0 TD, tarifa de baja tensión (1 kV), en el año 2024. Sin embargo, la energía consumida por este grupo tarifario hace referencia a aproximadamente el 32 % del total consumido. Por su parte, la energía consumida por los consumidores de la tarifa 6.1TD, la primera de las tarifas de alta tensión (30 kV), corresponde al 30 % de la energía total

cve: BOCG-15-A-34-3

consumida durante el año pasado, es decir, prácticamente igual que todas las tarifas de baja tensión. No obstante, estos últimos consumidores representan en número menos de un 0,5 %.

Parece razonable pensar entonces que la ampliación del umbral de instalaciones de autoconsumo que pueden aprovechar las ventajas de una tramitación simplificada permitiría disminuir en gran medida la energía consumida por la red. Además, de esta manera, sería más fácil el desarrollo del autoconsumo colectivo, pues se podría compartir hasta el 60 % de la energía actual consumida, si todos estos consumidores se acogiesen a la misma modalidad (modalidad acogida a compensación simplificada). Además, esta medida no supondría un aumento de la carga administrativa debido al bajo número de consumidores acogido a la tarifa (menos del 0,5 %).

Finalmente mencionar que el cambio de «concepto» de capacidad de acceso por potencia instalada, ya se recoge en la Circular 1/2024 de Demanda [20] de la CNMC en su artículo 8.

ENMIENDA NÚM. 77

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Modificación Artículo 72. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario.

«1. En el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.

b) Usos pesqueros.

c) Usos náutico-deportivos.

d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de

cve: BOCG-15-A-34-3

tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública.

En ningún caso se podrá autorizar la realización de rellenos en el dominio público portuario que no tengan como destino un uso portuario.

Con el objeto de preservar el patrimonio arquitectónico que constituyen los faros, en los espacios del dominio público portuario afectados al servicio de señalización marítima se podrán autorizar usos y actividades distintos de los de señalización marítima, de acuerdo con lo previsto en los párrafos anteriores, siempre que los mismos no condicionen o limiten la prestación del servicio que en cada momento sea el apropiado, teniendo en cuenta las necesidades del tráfico y de la tecnología, sin que en ningún caso sean indemnizables las modificaciones que se impongan por dicho motivo. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado y de la Administración competente en materia de costas, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras, así como albergues u hospedajes que pudieran favorecer el desarrollo de actividades culturales, o similares, de interés social, en espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima que se encuentren situados en la zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar o de 20 metros si los suelos tienen la clasificación de suelo urbano, siempre que no se realicen nuevas edificaciones y no se condicione o limite la prestación del servicio.

En el caso de que las instalaciones de señalización marítima, en las que se pretendan los citados usos, se ubiquen fuera de la zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar, o de 20 metros, si los terrenos tienen la clasificación de suelo urbano, el Ministro de Fomento, previo informe de Puertos del Estado, podrá levantar la mencionada prohibición.

Las obras que supongan incremento de volumen sobre la edificación ya existente sólo podrán ubicarse fuera de la zona de 100 o 20 metros respectivamente a que se ha hecho referencia.

También excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y con el fin de su preservación, en otras infraestructuras en desuso distintas de los faros, situadas dentro del dominio público portuario sujetas a protección siempre que formen parte del patrimonio histórico, se podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras, así como albergues u hospedajes, siempre que no condicionen o limiten la prestación de los servicios portuarios o el control aduanero. El levantamiento de la prohibición se llevará a cabo en los mismos términos y condiciones que las establecidas para los faros.

2. La ocupación de espacios de dominio público portuario destinados a usos portuarios por los órganos o entidades de cualquier Administración pública, para el cumplimiento de los fines de su competencia, sólo podrá autorizarse para usos o actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente dentro de los mismos.

3. Están prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones. A estos efectos, no se considera publicidad los carteles informativos y rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión administrativa de la Autoridad Portuaria.

4. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá

cve: BOCG-15-A-34-3

levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle, ni a menos de 500 metros de un faro, afectado al servicio de señalización marítima o que forme parte del patrimonio histórico, artístico, cultural o arquitectónico, ni que puedan afectar al paisaje histórico y cultural

El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión podrá ser autorizado por el Ministro de Fomento cuando se aprecien circunstancias excepcionales y de utilidad pública.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar la publicidad para actividades deportivas, sociales y culturales que ocasionalmente se desarrollen en el dominio público portuario.

JUSTIFICACIÓN

Modificación apartado 4 artículo 72. Protección patrimonio artístico, cultural o arquitectónico y paisaje histórico y cultural.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Junts per Catalunya al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de noviembre de 2025.—**Míriam Nogueras i Camero**, Portavoz Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

ENMIENDA NÚM. 78

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Once. Artículo 81, apartado 3.

De modificación

Texto que se propone:

Once. Se modifica el apartado 3 del artículo 81:

«3. Para el otorgamiento de una concesión será preciso que la Autoridad Portuaria tenga a disposición los terrenos y espacios de agua objeto de la misma, salvo en aquellos supuestos en los que, próxima la fecha de extinción de una

cve: BOCG-15-A-34-3

concesión, se tramite el otorgamiento de una nueva sobre los mismos terrenos y espacios de agua, y en aquellos otros en los que, con carácter previo a la puesta a disposición, sea precisa la ejecución de obras por la Autoridad Portuaria.

~~En estos supuestos, el término inicial de la concesión coincidirá con la fecha de extinción del anterior título demanial o con la fecha de finalización de las obras por la Autoridad Portuaria, sin que puedan transcurrir~~**No obstante, no podrán transcurrir** más de dos años desde el acuerdo de otorgamiento de la concesión hasta la efectiva puesta a disposición de los terrenos. Se exceptúa el supuesto de ejecución de obras por la Autoridad Portuaria, en cuyo caso el plazo de puesta a disposición de los terrenos no podrá ser superior a cuatro años.

El término inicial de la concesión coincidirá con la fecha de puesta a disposición efectiva de los terrenos al concesionario. Como excepción, cuando el título concesional previese la realización de obras o instalaciones no desmontables por el concesionario, el término inicial de la concesión coincidirá con la fecha anterior entre la terminación de las obras o instalaciones no desmontables, sin que pueda excederse el plazo máximo para su ejecución establecido en el título de otorgamiento, o el inicio de actividad por el concesionario.

No se tendrá en cuenta a efectos del cómputo del plazo de la concesión aquellos períodos en los que su explotación no pueda iniciarse o deba suspenderse por:

(i) una causa imputable a cualquier Administración pública,
(ii) fuerza mayor y/o
(iii) la ejecución de obras civiles por parte del concesionario, que realice a requerimiento de la Autoridad Portuaria.»

JUSTIFICACIÓN

Se valora positivamente que,en el supuesto de otorgarse la concesión con carácter previo a la finalización de obras por la Autoridad Portuaria, el plazo de puesta a disposición de los terrenos se incremente de dos a cuatro años. La experiencia ha demostrado que el plazo de dos años es manifiestamente insuficiente, lo que, en la práctica había generado situaciones de inseguridad jurídica en los operadores privados.

No obstante, esta modificación parcial es insuficiente, ya que no atiende a los dos principales problemas que plantea el artículo 81.3 del Proyecto de Ley de modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:

A) El inicio del cómputo.

El Proyecto de Ley carece de una regulación que determine el momento de inicio del plazo concesional, salvo en los dos supuestos excepcionales recogidos en el artículo 81.3 (a saber, el ortorgamiento de la concesión con carácter previo a la finalización de otra concesión o de obras por la Autoridad Portuaria).

La única previsión sobre este particular se encuentra en la regla 4 de la Orden FOM/938/2008, de 27 de marzo. Conforme a esta regla, el plazo se inicia en el día siguiente a la notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión al concesionario.

Esta regulación, en una norma sin rango de ley, perjudica a aquellos concesionarios que realicen inversiones más ambiciosas. Estos proyectos, en última instancia, redundan en beneficio del sistema portuario general y, de hecho, el Proyecto de Ley ha buscado fonamentarlos, conforme expresan su Exposición de Motivos y artículo 66.

Asimismo, perjudica a aquellos concesionarios que, pese a haberse notificado el otorgamiento del título administrativo, no les resulta posible iniciar la ocupación efectiva del dominio público por causas fuera de su control.

cve: BOCG-15-A-34-3

A la vista de los cambios incorporados en el Proyecto de Ley, se propone regular expresamente en el artículo 81 que:

(i) Con carácter general, el plazo se inicie con la fecha de puesta a disposición efectiva de los terrenos al concesionario por la Autoridad Portuaria; y

(ii) Cuanto el título concesional previese la realización de obras o instalaciones no desmontables por el concesionario, el término inicial coincida con la fecha anterior entre la terminación de las obras o instalaciones no desmontables sin que pueda excederse el plazo máximo para su ejecución establecido en el título concesional, o el inicio de actividad por el concesionario.

Con esta propuesta, se busca no desincentivar aquellos proyectos que requieren de una mayor inversión y, por tanto, mayores plazos de ejecución y amortización, al tiempo que se garantiza el cómputo se inicie, en todo caso, cuando el concesionario no ejecutase las obras en plazo o con el inicio de su actividad.

B) Suspensión del cómputo.

A diferencia de la normativa de contratos del sector público, el Proyecto de Ley carece de mecanismos adecuados que regulen aquellas situaciones en las que el concesionario debe suspender la explotación de la concesión por causas fuera de su control.

Es cierto que el concesionario asume el riesgo y ventura de la explotación. Sin embargo, concurren en la vida concesional circunstancias ajenas a concesionario que imposibilitan tal explotación, sin que esté justificada la asunción de este coste por el concesionario. Son múltiples las experiencias recientes en el sector portuario: i) obras a ser acometidas por la Administración; ii) el retraso en la entrega de los terrenos concesionados; iii) situación de fuerza mayor ajenas a la explotación de la concesión, tales como las medidas legislativas tomadas ante la crisis de salud pública generada por el coronavirus COVID-19.

Se propone, en consecuencia, la suspensión del plazo concesional, en aquellos períodos en los que la explotación de la concesión no pueda iniciarse o deba suspenderse por una causa imputable a cualquier Administración pública o por fuerza mayor.

Esta propuesta no es una figura nueva en el derecho administrativo español. De hecho, encuentra su reflejo en el actual artículo 29.6 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Conforme a este precepto, no se tienen en cuenta a efectos del cómputo del plazo de duración de la concesión de la obra y de servicio aquellos períodos en los que su explotación deba suspenderse por una causa imputable a la Administración concedente o debida a fuerza mayor.

Tampoco puede obviarse el hecho de que los principios de la citada Ley 9/2017 son aplicables para resolver las dudas y lagunas que pudieran presentarse en el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. La Ley 9/2017 y el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante no son normativas completamente estancas, sino que comparten principios tales como el de riesgo y ventura del concesionario (arts. 254 de la Ley 9/2017).

Se considera pertinente incorporar esta figura que ha demostrado ser un instrumento eficaz para dar respuesta a situaciones excepcionales o imprevisibles de la vida concesional.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 79

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Dieciocho. Artículo 175, letras a) y c).

De modificación

Texto que se propone:

Dieciocho. Se da nueva redacción a las letras a) y c) del artículo 175:

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

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

Los terrenos afectados a las ayudas a la navegación también se valorarán con los criterios descritos en los párrafos anteriores en lo que resulten aplicables.»

«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, al que se sumará el valor de su depreciación anual. Estos dos valores, que serán aprobados por la Autoridad Portuaria, permanecerán constantes durante el período concesional ~~y serán aplicables aun cuando haya finalizado la vida útil del bien~~.

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

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

2.º 2 En los restantes casos, el valor del bien se determinará mediante tasación realizada por una sociedad de tasación inscrita en el Registro de Sociedades de Tasación del Banco de España, salvo cuando se trate de bienes cuyo valor no supere los 3.000.000 euros, en cuyo caso la tasación podrá realizarse por los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria. En ambos casos, el valor del bien se determinará en el momento del otorgamiento, permanecerá

cve: BOCG-15-A-34-3

constante y se tomará en consideración, entre otros factores, el uso a que se destine y su estado de conservación. A los efectos de otorgamiento de nuevas concesiones o autorizaciones, estas valoraciones tendrán una vigencia de cinco años, salvo cuando los bienes hayan sufrido a juicio de la Autoridad Portuaria, desde la última valoración, una alteración significativa en su valor de mercado.

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

JUSTIFICACIÓN

Se propone que el valor de la depreciación anual del bien no sea de aplicación a los efectos de determinar el valor de infraestrucruras, superestructuras e instalaciones una vez finalizada la vida útil del bien, en base a los siguientes argumentos:

Conforme a una interpretación literal del ordinal 2.º del artículo 175.c) incorporado por el Proyecto de Ley (i) el valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones se determina por su valor de mercado al que, además, habría de sumarle su derpreciación anual; y (ii) el valor de dichos activos y su depreciación se mantendrían constantes aun cuando hubiese finalizado la vida útil del bien.

En primer lugar, esta modificación del Proyecto de Ley carecería de todo racional económico y contable. A estos efectos, la depreciación se define por el Plan General Contable (PGC) como la disminución del valor sistemática anual y efectiva del inmovilizado a causa de «su funcionamiento, uso y disfrute, sin perjuicio de considerar también la obsolencia técnica o comercial que pudiera afectarlos».

En atención a lo expuesto, puede concluirse que:

1) Frente a la redacción literal del Proyecto de Ley, la depreciación no debería sumarse al valor de las obras e instalaciones, sino que debe reducirlo con el transcurso del tiempo.

2) Puede responder a un criterio económico-contable que el concesionario soporte el 100 % de la depreciación anual de aquellos activos que no esté completamente amortizados. En un última instancia, se estaría compensando a la Autoridad Portuaria por la pérdida de valor de un bien.

Sin embargo, una vez finalizada la vida útil, tal depreciación dejaría de producirse y, por consiguiente, pierde todo sentido económico-contable compensar a la Autoridad Portuaria por una pérdida de valor ya compensada y, además, inexistente (o, en el mejor de los casos, residual).

La modificación propuesta en el Proyecto de Ley tampoco es congruente con el principio de capacidad económica reconocido en los artículos 31.5 de la Constitución Española, 3 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria (LGT), y 8 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos. Este principio, recordemos, debe estar presente en los elementos de cuantificación de lsa tasas dada su naturaleza tributaria.

Así, la base imponible se calcula a través de la mediación o valoración económica de hecho imponible (art. 50 LGT). En línea con el principio de capacidad económica y la LGT, la redacción actual del artículo 175 del TRLPEMM prevé que esta medición se realice en función del valor de mercado del bien, corregido por la depreciación, estado de conservación y su posible obsolescencia.

Por el contrario, de acuerdo con el texto incorporado en el Proyecto de Ley, la base imponible no se correspondería con el valor de mercado, sino que seria manifiestamente superior: no sólo no se reduciría conforme el activo se deprecias, sino que, además, se

cve: BOCG-15-A-34-3

estaría trasladando al concesionario una vulneración evident del principi de capacidad económica, y por ende, de los artículos 3 y 50 de la LGT.

En atención a lo expuesto, se propone suprirmir la referencia a «y serán aplicables aun cuando haya finalizado la vida útil del bien» para aclarar que el valor de las obras e instalaciones (y, por consiguiente, la base imponible por este concepto) se calculará teniendo en cuenta el valor de mercado y el valor de depreciación anual del bien hasta la finalización de su vida útil. A partir de este momento, el valor del bien se corresponderá con su valor residual.

ENMIENDA NÚM. 80

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Diecinueve. Artículo 189.

De modificación

Texto que se propone:

Diecinueve. Se da nueva redacción al artículo 189:

«Artículo 189. *Fijación de la base imponible y el tipo de gravamen.*

La base imponible y el tipo de gravamen asociado a la misma se fijarán, en el momento de otorgamiento de la autorización o licencia, de acuerdo con los criterios y límites establecidos en los artículos anteriores, debiendo figurar en la autorización de actividad, en la licencia o, en su caso, en el título habilitante de la concesión o autorización de ocupación privativa de dominio público portuario.

La base imponible y el tipo de gravamen no serán revisables, ~~salvo que, como consecuencia de la modificación del título concesional por alguna de las causas previstas en el artículo 88.2, la Autoridad Portuaria considere necesario revisar dichos elementos, y sin perjuicio de su actualización conforme a lo establecido en el artículo siguiente~~. **sin perjuicio de su actualización conforme a lo establecido en el artículo siguiente.**»

JUSTIFICACIÓN

Se considera necesario realizar dos propuestas a la redacción del Proyecto de Ley:

a) Base imponible: no compartimos que la Autoridad Portuaria se encuentre facultada para revisar la base imponible de la tasa de actividad al carecer esta propuesta de fundamento jurídico.

Por un lado, la concesión se otorga con un objeto principal específico y, en atención a este objeto principal, se determina la base imponible. Así, la base imponible en las terminales de mercancías se fija en función del número de unidades de carga manipuladas, ex artículo 187 a) del TRLPEMM.

Y, por el otro, el artículo 88.2 del TRLPEMM no permite una absoluta transformación, desvinculación o mutación del objeto concesional.

En consecuencia, no hay razones que justifiquen una revisión de la base imponible ya que, sin perjuicio de poder incorporar otras actividades complementarias al objeto

cve: BOCG-15-A-34-3

concesional, la actividad principal ha de permanecer invariable durante toda la vida concesional.

b) Tipo de gravamen: La modificación sustancial del título concesional no puede amparar una revisión del tipo de gravamen discrecional o de mera oportunidad.

No puede olvidarse que la concesión demanial se configura como el instrumento para atraer la inversión privada sobre unos terrenos que son ex lege inalienables y adscritos a la Administración. Por consiguiente, es fundamental que los operadores privados cuenten con una clara y adecuada protección de sus derechos y obligaciones, más aún de su estructura de costes.

Por consiguiente, iría en contra del citado principio de seguridad la incorporación de un mecanismo que permitiese a la Autoridad Portuaria exigir un incremento del tipo de gravamen como condición para que el concesionario pudiese obtener la aprobación de una modificación sustancial de la concesión.

Asimismo, no debieran ser criterios recaudatorios los que justificasen una modificación sustancial de la concesión, sino auténticos intereses generales (en particular, un uso más eficiente de la infraestructura).

ENMIENDA NÚM. 81

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veinticuatro. Artículo 257, apartado 1.

De modificación

Texto que se propone:

Veinticuatro. Se modifica la redacción del apartado 1 del artículo 257:

«1. La navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa de la Unión Europea.

La reserva de bandera no se aplicará:

~~a) Al transporte entre puertos peninsulares de mercancías cuyo origen o destino sea un puerto extranjero, siempre que en el trayecto que discurra por los espacios marítimos españoles no se lleve a cabo un transporte de mercancías cuyo origen y destino sean puertos nacionales reservado a buques mercantes con pabellón español o de la Unión Europea.~~

b) A la navegación de buques de recreo con finalidad comercial.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles o de otro Estado miembro de la Unión Europea adecuados y disponibles, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje durante el tiempo que perdure aquella circunstancia.»

JUSTIFICACIÓN

La completa liberalización de los tráficos entre puertos peninsulares,máxime si se aplica a buques (no mercancías) cuyo puerto de origen o destino (no y destino) sean

cve: BOCG-15-A-34-3

puertos extranjeros, supondría en la práctica un perjuicio muy grave a las empresas navieras europeas que utilizan buques de pabellón europeo en los tráficos de cabotaje nacional, en línea con lo previsto en el Reglamento UE 3577/1992.

Salvo Francia y Portugal, todos los Estados de la UE que tienen reservados sus tráficos de cabotaje (Alemania, Bulgaria, Chipre, Croacia, Grecia, Estonia, Finlandia, Italia, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, Portugal y Suecia), tienen reservados estos tráficos, conocidos como «feeder».

La especial situación geográfica de España, punto de paso del comercio marítimo internacional, hace de esta reserva de bandera un elemento importante de protección del pabellón español y otros pabellones de la UE. No en vano, España ocupa el segundo y tercer puerto de la UE con mayor movimiento de mercancías y pasajeros respectivamente en sus tráficos de cabotaje marítimo (no se disponen de datos segregados de cabotaje marítimo peninsular).

ENMIENDA NÚM. 82

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Treinta y ocho. Título IV del libro segundo.

De modificación

Texto que se propone:

Treinta y ocho. El título IV del libro segundo del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante pasa a tener la siguiente redacción:

«TÍTULO IV

[…]

CAPÍTULO II

Tasas

Artículo 284. *Tasas por servicios de inspección, reconocimientos, verificaciones, auditorías y control.*

[…]

4. Se aplicarán a las tasas previstas en este artículo las siguientes variaciones en su cuantía:

[…]

i) Cuando la actuación de que se trate sea la renovación del certificado por cambio de datos sin realización de cálculos, la cuantía de la tasa ~~se reducirá en un 90 por ciento, con un mínimo de~~ **será de** 30 euros.

(…)»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Como se indica en el artículo 282.2, la cuantía de las tasas se debe determinar “en función del coste de los trámites y actuaciones llevadas a cabo por la Administración marítima”. Y, en principio, la modificación de un dato conlleva el mismo coste para la administración independientemente de la GTs del buque.

ENMIENDA NÚM. 83

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuarenta y cuatro. Artículo 310, apartado 2.

De modificación

Texto que se propone:

Cuarenta y cuatro. Se da nueva redacción al apartado 2 del artículo 310:

«2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación o actividad de plataformas fijas u otras construcciones situadas fuera de la zona de servicio de los puertos, la persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realice el buque, la plataforma o construcción. En el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo sin propósito comercial o lucrativo, el propietario del buque **, o la que sea directamente responsable de la infracción**. En todos estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patrones de los buques.

(…)»

JUSTIFICACIÓN

Se propone mantener la frase «o la que sea directamente responsable de la infracción» del texto vigente de la ley, ya que la eliminación atribuye la reponsabilidad del uso de la embarcación al propietario, independientemente de quien gobierne la embarcación, pudiendo darse situaciones de actuación personalísima cuya responsabilidad sea exclusivamente del autor.

ENMIENDA NÚM. 84

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuarenta y ocho. Título IV del libro tercero, capítulo II, sección 4.ª

cve: BOCG-15-A-34-3

De modificación

Texto que se propone:

Cuarenta y ocho. Se da una nueva redacción a la sección 4.ª del capítulo II del título IV del libro tercero:

«Sección 4.ª Procedimiento administrativo sancionador y medidas provisionales

[…]

Artículo 319. *Sustitución de la medida de retención de un buque o embarcación.*

1. La adopción de la medida de retención de un buque o embarcación, así como de equipos, aparatos, elementos y materiales, se podrá sustituir por la constitución de una garantía en efectivo, aval prestado por entidades de crédito, establecimientos financieros de crédito o sociedades de garantía recíproca, o seguro de caución otorgado por entidades aseguradoras conforme a lo establecido en la regulación de la Caja General de Depósitos.

Cuando no fuera posible constituir una garantía en la forma prevista en el párrafo anterior, se podrá consignar la cantidad exigida ante notario, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación notarial, con orden de constituir una garantía en efectivo en la Caja General de Depósitos en el plazo máximo de 3 días hábiles.

~~De manera excepcional, cuando se acredite que no ha sido posible constituir una garantía con arreglo a los párrafos anteriores y las circunstancias lo justifiquen,~~**En todo caso,** la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá admitir otra garantía de efectos equivalentes. Estas garantías se presentarán en documento traducido al español, se emitirán en euros, tendrán carácter indefinido, incluirán como garantizados a todos los responsables en el procedimiento administrativo sancionador de que se trate y se extenderán sus efectos a cualquier otro que pudiera sustanciarse por los mismos hechos. Estas garantías serán pagaderas a primer requerimiento de la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante cuando la obligación de pago esté determinada en una resolución que ponga fin a la vía administrativa. La resolución de cualquier controversia que derive de la tramitación y exigencia de pago de estas garantías será competencia exclusiva de los tribunales españoles y así se hará constar expresamente en ellas.

2. El levantamiento de la retención del buque o embarcación quedará condicionado a la designación de domicilio prevista en el apartado 4 del artículo 317.

(…).»

JUSTIFICACIÓN

A diferencia de los países de nuestro entorno, el Estado español sigue sin admitir una carta de garantía de un Club de Protección e Indemnización (P&I) con carácter general. La propuesta pretende acercar al máximo al ordenamiento jurídico español a la práctica internacional, haciendo aceptable por el Juzgado una carta de garantía emitida por el Club de P&I del buque, cuando el hecho que se pretende garantizar y que da lugar a la retención está sujeto a cobertura bajo las Reglas del Club que resulten aplicables.

Al mismo tiempo se eliminaría la duplicidad que supone obligar al armador a contratar una garantía adicional a la ya concertada con el club de P&I para un mismo riesgo.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 85

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

Nuevo Se añade una nueva letra i) al artículo 25 que queda redactada como sigue:

«i) La realización y promoción de actuaciones culturales, medioambientales y de protección del patrimonio histórico o arqueológico ubicados dentro de su zona de servicio o que formen parte del patrimonio de la Autoridad Portuaria.»

JUSTIFICACIÓN

Las autoridades portuarias son propietarias de patrimonios culturales de diversa índole y sin embargo la regulación actual de esta promoción se encuentra limitada en la normativa. Así el artículo 72.1.d) del propio Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante permite el uso de «equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico». No obstante, esta posibilidad no aparece reflejada dentro de las competencias de las Autoridades Portuarias, aunque en la práctica se están produciendo actuaciones de este tipo.

Se pretende dar coherencia a la normativa para incluir de manera expresa este tipo de actuaciones culturales, medioambientales y del patrimonio histórico o arqueológico ubicado en las zonas de servicio portuarias.

ENMIENDA NÚM. 86

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

Nuevo Se añade una nueva letra u) al apartado primero del artículo 26 que queda redactada como sigue:

«u) para la promoción y desarrollo de actuaciones culturales, medioambientales, y de preservación del patrimonio histórico o arqueológico, tanto dentro como fuera de la zona de servicio, se podrán formalizar convenios de colaboración con otras Administraciones públicas u otras formas asociativas previstas en la legislación. El resultado de estas actuaciones podrá materializarse fuera de su zona de servicio.»

JUSTIFICACIÓN

La modificación de este precepto busca ser coherente con la modificación de artículo 25. Adicionalmente y por intereses portuarios, se ha de permitir que la realización de estas actuaciones se pueda realizar fuera del dominio público portuario para evitar utilizar suelos de esta clase. De esta manera, se permite la ubicación de equipamientos u otras instalaciones para difundir y promover el patrimonio cultural portuario en terrenos de otras administraciones públicas y mediante cualquier instrumento jurídico permitido en la legislación.

ENMIENDA NÚM. 87

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

Nuevo Se añade una nuevo párrafo tercero al artículo 26 con el siguiente redactado:

«3. Las Autoridades Portuarias, en coordinación con otras administraciones públicas, podrán formalizar convenios de colaboración u otras formas asociativas destinados a la conservación, difusión y promoción del patrimonio cultural, ambiental y del patrimonio histórico-artístico ubicado en terrenos de dominio portuario o que sean de propiedad portuaria. Estas actuaciones podrán realizarse aun cuando los bienes no tengan fines portuarios directos.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación amplía expresamente las competencias de las Autoridades Portuarias en materia de patrimonio cultural y ambiental, reconociendo que estos bienes pueden no tener fines estrictamente portuarios pero que su promoción contribuye al entorno cutural y social. Se refuerza el marco jurídico, ofreciendo mayor seguridad jurídica en la difusión del patrimonio ubicado o propiedad del puerto y promoviendo la colaboración con otras administraciones públicas.

ENMIENDA NÚM. 88

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

Nuevo. Se añade una nueva párrafo tercero al artículo 28 que queda redactado como sigue:

«Mediante convenios de colaboración u otras formas asociativas con otras administraciones públicas, las Autoridades Portuarias podrán desarrollar actuaciones vinculadas al desarrollo cultural, mediambiental o patrimonial fuera de la zona de servicio.»

JUSTIFICACIÓN

Se busca dar coherencia a los cambios propuestos en los artículos 25 y 26, proporcionando una base normativa clara para que las actuaciones fuera de la zona portuaria tengan respaldo legal, aumentando así la seguridad jurídica en este tipo de actuaciones.

ENMIENDA NÚM. 89

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

Nuevo. Se modifica el segundo párrafo de la letra d) del apartado primero del artículo 72 que queda redactado como sigue:

«En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras activiades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autorixaes Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacio, salvo las relativas a equipamientos culturales, exposiciones, la difusión de valores medioambientales, la difusión y protección del patrimonio histórico o arqueológico en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública. La participación anterior siempre que se realice con otras administraciones públicas podrá realizarse fuera de la zona de servicio.»

JUSTIFICACIÓN

Se amplían los supuestos de participación de las autoridades portuarias por coherencia con las modificaciones propuestas en los artículos 25 y 26 e incluyendo así los temas medioambientales y del patrimonio cultural. Se vuelve a prever la posibilidad de que estas actuaciones tengan lugar fuera del dominio público portuario.

ENMIENDA NÚM. 90

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

«Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

El Texto Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, queda modificado como sigue:

Nuevo. Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 238 con la siguiente redacción:

4. Los sujetos pasivos sustitutos tendrán derecho a obtener de la Autoridad Portuaria correspondiente la información necesaria para el cumplimiento de sus obligaciones, incluyendo el acceso a un registro centralizado de pagos de la tasa. Asimismo, podrán comunicar a la Autoridad Portuaria el impago de la tasa por parte de los contribuyentes para que esta inicie el procedimiento ejecutivo de cobro correspondiente, actuando la Autoridad Portuaria como administración recaudadora.»

JUSTIFICACIÓN

Para una simplificación y mejora de los procedimientos y de la gestión de los Puertos.

ENMIENDA NÚM. 91

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

«Artículo 2. *Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.*

La Ley 14/2014, de 24 de julio queda modificada como sigue:

Nuevo. Se da nueva redacción al artículo 322:

Artículo 322. *Responsabilidad por daños a las mercancías.*

El consignatario no será responsable ante los destinatarios del transporte de las indemnizaciones por daños o pérdidas de las mercancías o por retraso en su entrega. Sin embargo, será responsable frente al armador o naviero de los daños causados por culpa propias.

No obstante, el consignatario habrá de recibir las reclamaciones y reservas por pérdidas o daños a las mercancías que le dirija el destinatario del transporte, comprometiéndose a comunicarlas de modo inmediato al armador o naviero. Las

cve: BOCG-15-A-34-3

reclamaciones y reservas comunicadas al consignatario surtirán los mismos efectos que las realizadas al armador o naviero.

El régimen de responsabilidad ante los destinatarios del transporte a que se refiere el párrafo primero no se aplicará cuando el domicilio del armador o naviero esté situado en el extranjero.»

JUSTIFICACIÓN

La presente enmienda busca no obligar a los destinatarios del transporte a litigar en el extranjero bajo una jurisdicción extranjera en contra de lo dispuesto en el artículo 468 de la propia Ley.

El apartado primero del artículo 322 establece que “El consignatario no será responsable ante los destinatarios del transporte de las indemnizaciones por daños o pérdidas de las mercancías o por retraso en su entrega. Sin embargo, será responsable frente al armador o naviero de los daños causados por culpa propia”.

El precepto se aparta del régimen general de responsabilidad establecido para los comisionistas de transportes —los simples comisionistas del artículo 275 del Código de Comercio que no contraten el transporte como porteadores contractuales—, consagrando la regla de que, excepto en aquellos casos en los que el consignatario no hiciere figurar en los conocimientos el nombre y la dirección del naviero por cuenta del cual los firme (artículo 321 de la presente Ley de Navegación Marítima), no será responsable por los incumplimientos de su principal (el naviero) en la ejecución del contrato de transporte.

Esta situación de falta de responsabilidad se mantiene aun cuando los consignatarios realizan, en relación con el transporte marítimo, una actividad de intermediación, por cuenta del naviero o porteador, difícilmente separable o distinguible de la que llevan a cabo los comisionistas de transportes cuando actúan por cuenta de los transportistas terrestres o de otros modos de transporte.

Este trato de privilegio se basa (o al menos así se justificaba en la memoria de la Ley) en que la «idea central de la regulación es que quien no cobra el flete para sí mismo tampoco debe responder como transportista» (sic).

La anterior argumentación no es lo bastante sólida como para justificar este trato de favor esta diferenciación de trato en función del medio de transporte en una cuestión en la que la seguridad jurídica en lo relativa al tráfico —o sea la protección de intereses de los cargadores y destinatarios y del comercio en general— puede quedar seriamente comprometida.

Así, dejando de lado que la protección de la apariencia conduciría más bien a tener que considerar al consignatario de buques como responsable junto al naviero del cumplimiento de los contratos en que interviene (especialmente cuando la relación es duradera, pues en estos casos la apariencia hace precisamente que se difumine la línea de separación entre el negocio del naviero y el de su consignatario, llegando incluso muchas veces a confundirse), lo cierto es que entre la protección de la apariencia y al de seguridad del tráfico no hay ninguna duda que debe prevalecer la segunda sobre la primera.

Además, el argumento de que el consignatario no cobra el flete para sí y sí en cambio lo perciben ellos los comisionistas de transportes, o transportistas contractuales, parte de la opinión predeterminada, por cierto, no mayoritaria, de que los comisionistas de transportes son transportistas que se sirven de medios ajenos, cuando la verdad es que se trata de una cuestión muy polémica, huérfana de un desenlace claro y seguro, y sin demasiada incidencia en el destino de los fletes. Porque, en efecto, no es real sostener que el precio del transporte que los comisionistas perciben de sus clientes siga un camino patrimonial diferente del que cobran los consignatarios para sus principales: en ambos casos va destinado a satisfacer a los porteadores, hasta el punto de que en las facturas de los comisionistas se suele diferenciar entre el precio del transporte o flete y el correspondiente a la propia intervención y que la disposición adicional sexta de la

cve: BOCG-15-A-34-3

Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, prevé una acción directa de los transportistas materiales o efectivos contra los intermediarios del transporte precisamente porque éstos han percibido para aquellos el precio de transporte.

La circunstancia de que el consignatario puedan contratar en nombre y por cuenta del naviero (representación directa), no sería obstáculo para que debiera responder como los demás comisionistas del transporte si la ley así lo dispone. De esta suerte, las importantes sentencias del Tribunal Supremo del 20 de diciembre de 2006 y 26 de noviembre de 2007, la última de ellas dictada para la unificación de doctrina, han declarado la responsabilidad del consignatario es legal (institucional) y directa e independiente de la relación interna que exista entre el mismo y su principal, el armador naviero, y por ende del régimen de representación (directa o indirecta) bajo el que actúe.

La responsabilidad del consignatario de buques lo es por los daños o incidencias ocurridos durante el transporte marítima frente a sujetos (los cargadores y/o los destinatarios) con quienes no se ha celebrado el contrato de comisión, sino el de transporte.

Finalmente, y por si lo anterior no fuera más que suficiente para no privilegiar la situación de los consignatarios con respecto a la de los demás intermediarios del transporte de mercancías, existen toda una serie de razones que avalan la posición expuesta, que son las siguientes:

1. El consignatario es, por así decirlo, el representante natural y legal del porteador o naviero en el puerto donde se halle establecido, y por tanto es lógico que, en garantía de la seguridad del tráfico, y al igual que se dispone para el resto de intermediarios del transporte, tenga que responder de los actos del naviero ocurridos en el curso del transporte marítimo.
2. El consignatario suele ser deudor al naviero por el importe de los fletes pagados por los cargadores y/o receptores (o por los transitarios, agencias y comisionistas de transportes simples o de transportes actuando en nombre y por cuenta, o por cuenta de unos u otros), motivo por el cual tiene fácilmente a su alcance la posibilidad de resarcirse de las indemnizaciones que se hubiese visto constreñido a pagar por los actos de que el naviero sea responsable.
3. La exención de responsabilidad a favor de los consignatarios puede convertir en responsables últimos de los actos del naviero a los transitarios, agencias o comisionistas de transportes que efectúen la entrega de las mercancías a los destinatarios finales fuera de los recintos portuarios, por lo cual no tiene el más mínimo sentido ya que aquéllos no tienen ningún vínculo, continuado o no, con el naviero más allá de su condición de clientes o usuarios de sus servicios.
4. A los transitarios, agencias o comisionistas de transportes, a diferencia de los consignatrios, les es sumamente dificultoso reclamar en vía de regreso a los navieros las indemnizaciones que se hubiesen visto compelidos a satisfacer a los destinatarios finales de los envíos de cuyas pérdidas, averías o retrasos ocurridos durante el transporte marítimo hubieren sido declarados responsables, ya que ello supone casi siempre tener que ir a litigar en el extranjero, con arreglo a una normativa extraña y desconocida y, además, con unos costes generalmente inasumibles en relación con las cuantías en litigio.

Téngase presente que la tutela judicial efectiva que reconoce el artículo 24.1 de la Constitución se reconoce, con arreglo a los postulados a que la misma se vincula de acuerdo con la ley 1/2000 de Enjuiciamiento Civil, en acercar la justicia al justiciable y la pruebas al tribunal sentencidador, evitando al propio tiempo que la justicia propia sea sustituida por la de otros países o áreas geográficas y culturales, muchas veces incompatible con la adecuada tutela jurídica de los intereses de los titulares de las cargas. Todo lo que, como se comprenderá, se consigue propiciando que en lugar de tener que reclamar por los daños acontecidos en el curso del transporte marítimo a un naviero de difícil identificación, casi siempre extranjero y sin domicilio ni biene en el país,

cve: BOCG-15-A-34-3

se puede reclamar a su consignatario en el puerto donde se hayan descargado las mercancías.

5. Esta situación es perjudicial para el comercio marítimo en general ya que la traslación de la responsabilidad de los navieros hacia los transitarios, agencias de transporte o comisionistas de transportes hará que éstos sean proclives a desaconsejar la utilización del transporte marítimo cuando alternativamente existan otros modos en los que el representante del porteador se haga responsable por las pérdidas, averías o retrasos acaecidos durante el transporte marítimo.

6. La exoneración de responsabilidad a los consignatarios de buques rompe la cadena del transporte en el aspecto de la responsabilidad, que consiste en que el último porteador o intermediario que hubiera pagado la indemnización por las pérdidas, averías o retrasos a los destinatarios o receptores finales de los envíos pueda reclamar en vía de repetición lo que hubiese satisfecho al que esté situado en el lugar inmediatamente anterior a dicha cadena, en este caso al consignatario, y así sucesivamente hasta llegar al verdadero o real responsable.

7. Las reglas del Código de Comercio sobre la representación directa no tendrían que ser de aplicación a casos como el presente, dado que la posibilidad de que uno de los contratantes (el naviero comitente) suela ser extranjero y por tanto no sujeto en principio a la ley española ni al Código de Comercio, las hace inapropiadas.

8. Es un contrasentido y carece de una justificación objetiva y razonable separar, a la hora de diseñar las responsabilidades de los consignatarios, lo que son las responsabilidades administrativas frente a las autoridades portuarias, en las que sí se subrogan en el lugar de los porteadores o navieros (artículo 73 de la Ley de Puertos del Estado y de Marina Mercante), de las responsabilidades ligadas al transporte respecto a las que no se prevé que opere dicha subrogación.

9. Tampoco se acierta a comprender por qué la seguridad del tráfico obliga a los transitarios, a las agencia de transporte y a los comisionistas de transportes (artículos 5 y 6 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías y 119 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) a subrogarse en las responsabilidades de los porteadores y, en cambio, cuando se trata de los agentes consignatarios de buques esa misa seguridad no tenga que comportar idénticas consecuencias sobre la base del principio de igualdad (artículo 14 de la Constitución); tanto más cuanto que en el transporte marítimo las exigencias de la seguridad del tráfico son mucho más acentuadas que en los transportes terrestres, dado que la habitual lejanía física de los porteadores marítimos ocasiona que sus condiciones de solvencia, fiabilidad y seriedad comercial, básicas para la seguridad del tráfico cuando se trata de afrontar con unas mínimas garantías cualquier posible reclamación, sean casi siempre desconocidas por los terceros que contratan el transporte con los consignatarios, mientras que para éstos son o pueden ser fácilmente conocidas, aceptadas o rechazadas.

ENMIENDA NÚM. 92

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

«Artículo 2. *Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.*

La Ley 14/2014, de 24 de julio queda modificada como sigue:

Nuevo. Se da nueva redacción al artículo 468:

Artículo 468. *Cláusulas de jurisdicción, arbitraje y ley aplicable.*

Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido celebrados conforme a los usos que las partes conozcan o deban conocer y que, en el comercio marítimo internacional, sean ampliamente conocidos y regularmente observdos por las partes en los contratos del mismo tipo en el sectos comercial considerado.

No obstante, la inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso de los conocimientos de embarque no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el párrafo anterior de este artículo para el tercer tenedor adquiriente del mismo, salvo que dichas clausulas hayan sido aceptadas de forma expresa por dicho tercer tenedor.»

JUSTIFICACIÓN

El Reglamento UE 1215/2012 establece (artículo 25) que la elección de jurisdicción deberá celebrarse por escrito y en una forma que se ajuste a los hábitos que las partes tengan establecido entre ellas o, “en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conozcan o deban conocer y que, en dicho comercio, sean ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado”.

Este artículo 25 del Reglamento 1215 permitió que el artículo 468 de la LNM tuviera un impacto limitado, al no aplicarse la invalidez de la cláusula de sumisión a una jurisdicción extranjera no negociada separadamente cuando se trataba de una cláusula de sumisión a tribunales de Estados europeos, entre los que se incluían los tribunales de Londres, a los que se someten por defecto la inmensa mayoría de los contratos de utilización del buque.

Sin embargo, la salida del Reino Unido de la Unión Europea, su desvinculación de los Reglamentos comunitarios y la no aplicación de otros convenios internacionales, pone en riesgo los usos ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en el comercio marítimo internacional, dado que la inmensa mayoría de los contratos estándar llevan cláusulas de sumisión a ley y jurisdicción «por defecto» (en su mayoría a los tribunales de Londres), que podrían declararse nulas con carácter general en conocimientos de embarque, en los contratos de utilización del buque y en los contratos auxiliares de la navegación.

En definitiva, la aplicación combinada del artículo 468 más la salida del Reino Unido de la Unión Europea y el uso de los formularios estandarizados (BIMCO) hace que este artículo pudiera tener como consecuencia remitir a los tribunales españoles no solo los casos de terceros tenedores de un conocimiento de embarque ajenos a la relación original, sino potencialmente cualquier disputa relativa a contratos de utilización del buque y contratos de utilización del buque y contratos auxiliares de la navegación en los que no se hayan negociado las cláusulas de jurisdicción y ley aplicable separadamente.

Es por ello que se propone aplicar en el Estdo español el mismo principio que impera en el ámbito europeo para estimar válidamente prestado el consentimiento en las

cve: BOCG-15-A-34-3

cláusulas de sumisión expresa, recogido en el mencionado artículo 25 del Reglamento 1215/2012: «en el comercio internacional, en su forma conforme a los usos que las partes conozcan o deban conocer y que, en dicho comercio, sean ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado».

Es decir, en la medida en que las condiciones formales de las cláusulas de jurisdicción se ajusten a los hábitos que las partes tuvieren establecidos entre ellas y a los usos que conocieran o debieran conocer, el consentimiento de las partes debe entenderse válidamente prestado sin necesidad de más formalidades o requisitos adicionales.

Este es precisamente el espíritu que se infiere de la normativa europea (Reglamento UE 1215/2012) y de la doctrina sentada por el TJUE en esta materia y que sigue en la práctica internacional.

ENMIENDA NÚM. 93

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

«Artículo 2. *Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.*

La Ley 14/2014, de 24 de julio queda modificada como sigue:

Nuevo. Se modifica el apartado 1 letra a) epígrfe dos.1 de la Disposición Transitoria segunda, que queda redactada en los términos siguientes:

Dos.1. Se considera, en todo caso, incompatible con los criterios de ocupación del dominio público portuario establecidos en esta ley el mantenimiento de concesiones otorgadas a perpetuidad, por tiempo indefinido o por plazo superior a 50 años a contar desde la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

En todos los casos, las concesiones vigentes se entenderán otorgadas por el plazo máximo de 50 años a contar desde la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación busca armonizar el régimen transitorio con el marco legal vigente, proporcionando seguridad jurídica y un tratamiento equitativo a todas las concesiones.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 94

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

«Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

Nuevo. Se modifica el tercer inciso del apartado 2 del artículo 24 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que pasa a tener el siguiente redactado:

2. Las Autoridades Portuarias ajustarán sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento les atribuya.

En la contratación, las Autoridades Portuarias habrán de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del organismo y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, así como, conservando su plena autonomía de gestión, a lo establecido en la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público, y la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, cuando celebren contratos comprendidos en sus respectivos ámbitos. Las Instrucciones reguladoras de los procedimientos de contratación, elaboradas al amparo de lo dispuesto en la disposición adicional vigésima quinta de la citada Ley 30/2007, de 30 de octubre, serán aprobadas por el Ministro de Fomento, previo informe de la Abogacía del Estado, y deberán ser publicadas en el Boletín Oficial del Estado.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas.

En cualquier caso, la adquisición de inmuebles por las Autoridades Portuarias no requerirá del informe favorable previsto por el art. 116 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.»

JUSTIFICACIÓN

Dotar a las autoridades portuarias de mayor flexibilidad y autonomía en la gestión.

ENMIENDA NÚM. 95

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

cve: BOCG-15-A-34-3

De adición

Texto que se propone:

«Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

Nuevo. Modificación del artículo 35 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Artículo 35. *Revisión de oficio de acuerdos de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.*

Las facultades de revisión de oficio de los órganos de gobierno de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias reguladas en el capítulo I del título V de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en los artículos 217 y 218 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, que se ejercerán con arreglo a las siguientes reglas:

a) Con carácter general, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, correspondiente su tramitación al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o al órgano en el que delegue. Cuando el acto proceda de una Autoridad Portuaria la delegación podrá realizarse en Puertos del Estado.

b) En los supuestos de actos dictados en materia tributaria por los órganos de gobierno, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agendar Urbana, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, siendo el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el órgano competente para su tramitación.

c) En los supuestos previstos en las letras a) y b) anteriores, el órgano que dictó el acto objeto del procedimiento, deberá emitir, en el plazo de diez días, una copia cotejada del expediente, así como un informe de los antecedentes que fuesen relevantes para resolver el órgano competente para tramitar.

d) En los procedimientos previstos en la letra a) anterior será compentente para resolver sobre la revisión el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana u órgano en quien este delegue. Cuando el acto proceda de una Autoridad Portuaria la delegación podrá realizarse en Puertos del Estado.

e) La resolución de los procedimientos de revisión previstos en la letra b) anterior corresponderá al Ministerio de Hacienda o al órgano en quien delegue, según lo dispuesto en la Ley General Tributaria y disposiciones dictadas en desarrollo y aplicación de la misma. Cuando el acto proceda de una Autoridad Portuaria la delegación podrá realizarse en Puertos del Estado.

f) Iniciado cualquier procedimiento de revisión de oficio, Puertos del Estado podrá solicitar motivadamente al órgano competente para la resolución del procedimiento la suspensión de la ejecución del acto, cuando esta pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación.»

JUSTIFICACIÓN

Simplificar y agilizar procesos.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 96

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

«Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

Nuevo. Se modifica el apartado 3 del artículo 295 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que queda redactado de la siguiente manera:

Artículo 295. *Reglamento de Explotación y Policía.*

3. Las Autoridades Portuarias, con informe vinculante de la Capitanía Marítima en los aspectos de competencia de la Dirección General de la Marina Mercante, elaborarán y aprobarán las Ordenanzas del Puerto, que deberçan de ajustarse y ser conformes con lo previsto por el Reglamento de Explotación y Policía.»

JUSTIFICACIÓN

Simplificar y agilizar procesos.

ENMIENDA NÚM. 97

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

«Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

Nuevo. Modificación del apartado 3 del artículo 245 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido

cve: BOCG-15-A-34-3

de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que queda redactado de la siguiente manera:

Artículo 245. *Bonificaciones para la captación, la fidelización y el crecimiento de tráficos y de servicios marítimos.*

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

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

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

En el supuesto de bonificaciones cuyo porcentaje dependa de determinadas condiciones que no pueden ser conocidas hasta el final del ejercicio, la Autoridad Portuaria podrá aplicar en forma de factura provisional una bonificación a cuenta, debiendo regularizar a final de año el importe de las bonificaciones a cuentas practicadas.

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

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

Para el cálculo de la bonificación a aplicar se estará a lo dispuesto en el artículo 163 de esta Ley.

Los porcentajes de bonificación a aplicar a un determinado año se determinarán en el Plan de Empresa, debiendo cumplirse la condición de que el importe total de las bonificaciones previstas por este apartado para ese determinado año en el Plan de Empresa no supere un porcentaje de los ingresos anuales conjuntos por las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía. Este porcentaje será del 25 % para aquellas Autoridades Portuarias que en el promedio de los tres últimos ejercicios cerrados anteriores al año en que se acuerda el Plan de Empresa tengan una rentabilidad anual superior al objetivo de rentabilidad establecido para el conjunto del sistema portuario, y del 20 % para el resto de las Autoridades Portuarias.»

JUSTIFICACIÓN

Dotar a los puertos de mejores herramientas para favorecer la competitividad en un mercado fuertemente globalizado.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 98

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

«Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Nuevo. Modificación del artículo 35 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.*

Nuevo. Se modifica el artículo 182 del l Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que queda redactado de la siguiente manera:

Artículo 182. *Bonificaciones singulares.*

1. Con el objetivo de impulsar la competitividad de los puertos españoles y su adaptación a la condiciones existentes en cada momento en los mercados internacionales, así como el impulso de políticas medioambientales, podrán aplicarse bonificaciones singulares con carácter anual de hasta el 30 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa de ocupación.

2. Esta bonificación podrá aplicarse en los siguientes supuestos:

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

b) Tener suscrito un convenio con la Autoridad Portuaria para el desarrollo de la competitividad del puerto. Este convenio deberá contemplar un conjunto de actuaciones para la mejora de la competitividad del puerto en actuaciones a realizar fuera del ámbito de la concesión que afecten a la totalidad del tráfico porturio. Si el convenio contempla la ejecución de inversiones, el importe de las inversiones ejecutadas a la finalización del convenio deberá ser, como mínimo, el 80 % de las inversiones comprometidas a la suscripción del convenio.

Estos convenios podrán tener una duración máxima de tres años.

3. Estas bonificaciones o la posibilidad de las mismas no deberán reflejarse en ningún caso en el título de otorgamiento de la concesión o autorización. La aplicación de esta bonificación en un ejercicio no genera al sujeto pasivo el derecho a percibirla eb ejercicios sucesivos ni ningún tipo de derecho concesional.

4. La cuota de la tasa de ocupación que se devengue como consecuencia de las instalaciones de producción o generación de energía eléctrica renovable dentro

cve: BOCG-15-A-34-3

de un puerto podrán ser objeto de una bonificación de hasta el 90 %, que deberá recogerse en el título de ocupación que se otorgue.

Para el resto de actividades directamente conectadas a la descarbonización de la economía y a la adaptación al cambio climático y/o instalaciones destinadas a este mismo fin podrán aplicarse por la Autoridad Portuaria bonificaciones singulares, de hasta el 30 por ciento.»

JUSTIFICACIÓN

Ampliar la actual bonificación singular a las terminales marítimas de pasajeros; a otras actividades o instalaciones para impulsar la descarbonización y la adaptación al cambio climático, diferentes a instalaciones eólicas marinas; y también a aquellos supuestos en los que se lleguen a acuerdos con terminales marítimas mediante convenios para impulsar actuaciones tendentes a la mejora de la intermodalidad o captación de nuevos tráficos.

ENMIENDA NÚM. 99

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

«Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

Nuevo. Se modifica el apartado 3 del artículo 72 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que queda redactado de la siguiente forma:

3. Están prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones, salvo que esta publicidad se ubique en espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad. A estos efectos, no se considera publicidad los carteles informativos y rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión administrativa de la Autoridad Portuaria.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone suprimir la actual restricción que contempla la ley para que una Autoridad Portuaria pueda realizar actividades de publicidad en el exterior de los edificios cuando estos se ubiquen en zonas de interacción puerto-ciudad.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 100

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

«Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

Nuevo. Se modifica el apartado 1 del artículo 166 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que queda redactado de la siguiente forma:

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

a) Los coeficientes correctores propuestos no podrán ser superiores a 1,30.
b) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que la unidad, la rentabilidad media de los tres ejercicios previsionales inmediatamente anteriores al año en el que se acuerde el Plan de Empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, debe ser positiva.
c) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que 0,70, la rentabilidad media de los tres ejercicios previsionales inmediatamente posteriores al año en el que se acuerde el Plan de Empresa, si se aplicaran los nuevos coeficientes correctores propuestos, no debe ser inferior al objetivo de rentabilidad anual establecido para el conjunto del sistema portuario.
d) La diferencia entre los coeficientes correctores propuestos no podrá ser mayor que 0,30.

A estos efectos se entenderá por rentabilidad media de los tres ejercicios previsionales el cociente de dividir la media de los resultados previsionales del ejercicio de los tres años correspondientes, calculados de acuerdo con lo dispuesto en la letra a) del artículo 157 de esta Ley, por la media de los activos no corrientes netos medios previsionales de dichos ejercicios, calculados de acuerdo con lo dispuesto en la letra b) del artículo 157 de esta Ley.

No obstante los límites anteriores, las Autoridades Portuarias que hayan suscrito un Convenio de Normalización Financiera, en los términos previstos en el artículo 160.3 de esta Ley, deberán aplicar en todo caso coeficientes correctores superiores a la unidad e inferiores a 1,30. Estos coeficientes correctores serán acordados por la Autoridad Portuaria con Puertos del Estado en el marco del correspondiente Plan de Empresa.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Dotar a los puertos de herramientas para mejorar la competitividad y la autosuficiencia financiera en un mercado fuertemente globalizado.

ENMIENDA NÚM. 101

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo nuevo. *Modificación del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.*

«Se modifica el apartado 1 del artículo 72 del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas, que queda redactado de la siguiente forma:

Artículo 72. *Usos prohibidos de estacionamiento, circulación de vehículos, campamentos y acampadas.*

1. Quedarán prohibidos el estacionamiento y la circulación no autorizada de vehículos, así como los campamentos y acampadas (artículo 33.5 de la Ley 22/1988, de 28 de julio), excepcionalmente, por razones de utilidad pública debidamente acreditadas y a petición del ayuntamiento correspondiente, el Consejo de Ministros podrá autorizar el estacionamiento y circulación de vehículos en las playas cuando resulte necesario para garantizar la accesibilidad a las mismas y no se disponga de acceso alternativo.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone la incorporación de la posibilidad de autorización excepcional de estacionamiento y circulación de vehículos en playas, cuando sea necesario para garantizar el acceso a las playas y no exista otra posibilidad. Algunas playas del litoral catalán son de difícil acceso no puede asegurarse el uso público del dominio púbico maritimoterrestre con accesos y aparcamientos fuera de este (artículo 53.2 del Reglamento General de Costas), dado que los terrenos no han perdido su calificación de playa y la normativa actual no permite la aplicación de la excepcionalidad en determinados puestos justificados.

Para garantizar así el acceso y aparcamiento en determinados municipios de la costa catalana, se considera necesaria la reforma del artículo 72 del Reglamento en el sentido de incorporar la posibilidad de establecer excepciones siempre que las circunstancias así lo requieran, de forma justificada y contando con la aprobación previa del Consejo de Ministros.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 102

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo nuevo. *Modificación del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo.*

«Se modifica el artículo 10 del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo, que queda redactado de la siguiente forma:

Artículo 10. *Excepciones.*

1. No será preciso estar en posesión de las titulaciones náuticas de recreo reguladas en este título para el gobierno de:

a) Embarcaciones de recreo a motor de hasta 5 metros de eslora con una potencia nominal máxima de 15 CV, sin dispositivo reductor de potencia.
b) Las de vela hasta 6 metros de eslora.
c) Los artefactos flotantes o de playa.

En estos casos, no se permitirá que las embarcaciones o artefactos se alejen más de 2 millas náuticas del puerto, marina o playa de salida y la actividad se realizará en régimen de navegación diurna.»

JUSTIFICACIÓN

Para facilitar a los usuarios el acceso a la náutica recreativa independientemente de su nivel económico a través de la utilización de embarcaciones de alquiler, siendo esta más sostenible. Para aproximar la normativa vigente a las normativas de los países vecinos (Italia, Francia) mucho más flexibles y facilitadoras para la actividad de alquiler de embarcaciones y evitar que una regulación estatal excesivamente restrictiva perjudique la actividad con la consecuente perdida de puestos de empleo.

ENMIENDA NÚM. 103

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Artículo nuevo. *Modificación del Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante.*

Se modifica la letra a del apartado 4 del artículo 91 del Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercant, que queda redactado de la siguiente forma:

Artículo 12. *Capitán de la Marina Mercante.*

4. La tarjeta profesiónal de Patrón Portuario, obtenida conforme a lo especificado en el apartado 1, confiere a su titular las atribuciones para ejercer como:

a) Patrón en buques civiles de arqueo bruto inferior a 100 que realicen navegaciones, por aguas marítimas españolas, siempre que no se alejen más de tres millas náuticas de un puerto, embarcadero, playa o bahía, independientemente del punto de partida, y que, en su caso, transporten un máximo de 150 pasajeros. Podrá ejercer simultáneamente el mando del buque y del departamento de máquinas si el buque tiene una potencia igual o inferior a 375 kW en un sólo motor o el doble si lleva dos o más motores y dispone de un certificado de instalaciones de máquinas sin dotación permanente.»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación restablece la posibilidad de que los patrones portuarios naveguen hasta 3 millas náuticas de cualquier puerto, embarcadero, playa o bahía, no limitándose al punto de partida. Esto proporciona mayor flexibilidad operativa a las empresas náuticas, especialmente en zonas costeras con múltiples puntos de interés cercanos.

ENMIENDA NÚM. 104

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo nuevo. *Modificación del Real Decreto 550/2020, por el que se determinan las condiciones de seguridad de las actividades de buceo.*

Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 28 del Real Decreto 550/2020, por el que se determinan las condiciones de seguridad de las actividades de buceo, con el siguiente texto:

«Artículo 28. *Personal mínimo.*

4. En las aguas interiores de los puertos deportivos y marinas, para trabajos de mantenimiento rutinario y reparaciones menores a una profundidad no superior

cve: BOCG-15-A-34-3

a 5 metros, el personal mínimo podrá reducirse a dos miembros: un buzo en el agua y un asistente en superficie que actuará como supervisor y vigilante de seguridad. Ambos deberán contar con la formación adecuada en primeros auxilios y procedimientos de emergencia. Esta excepción no será aplicable a trabajos que impliquen riesgos especiales o requieran el uso de herramientas eléctricas o neumáticas.»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación reconoce las condiciones específicas de las aguas interiores de los puertos deportivos, permitiendo una gestión más eficiente de los recursos, manteniendo al mismo tiempo un nivel adecuado de seguridad.

ENMIENDA NÚM. 105

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo nuevo. *Modificación del Real Decreto 973/2009, de 12 de julio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.*

Se modifica el apartado 2 del artículo 10 del Real Decreto 973/2009, de 12 de julio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 10. *Patrón portuario.*

2. Atribuciones: Ejercer como patrón en buques mercantes de arqueo bruto no superior a 100 GT que realicen navegaciones siempre que no se alejen más de tres millas náuticas de un puerto, embarcadero, playa o bahía, independientemente del punto de partida, y que, en su caso, transporten un máximo de 150 pasajeros. Podrá ejercer simultáneamente el mando de la embarcación y el servicio de máquinas siempre y cuando lo permitan las características de la embarcación y la potencia propulsora no rebase los 375 kW en un sólo motor o el doble de la citada potencia propulsora no rebase los 375 kW en un sólo motor o el doble de la citada potencia propulsora en dos o más motores.»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación restablece la posibilidad de que los patrones portuarios naveguen hasta 3 millas náuticas de cualquier puerto, embarcadero, playa o bahía, no limitándose el punto de partida. Esto proporciona mayor flexibilidad operativa a las empresas náuticas, especialmente en zonas costeras con múltiples puntos de interés cercanos.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 106

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición Adicional (nueva). *De las Autoridades Portuarias con autonomía especial.*

1. Dispondrán de un régimen de autonomía especial las Autoridades Portuarias que cumplan con los siguientes tres requisitos:

a) Que por lo menos uno de los puertos bajo su gestión, pertenezca a la red básica de transportes de la UE (TEN-T).

b) Que su volumen total anual de tráfico de mercancía —tanto a granel como carga general— supere los 25 millones de toneladas, siendo el volumen de referencia la media trienal más reciente disponible sobre la base de las estadísticas de Puertos del Estado.

c) Que el importe anual de la cifra de negocios de la Autoridad Portuaria supere los 60 millones de euros, siendo el importe de referencia la media trienal más reciente disponible sobre las cuentas anuales auditadas por la Intervención General del Estado.

2. El régimen de autonomía especial será reconocido por el Consejo de Ministros, en un plazo máximo de tres meses, a solicitud de la Autoridad Portuaria de que se trate en la que se deberá de acreditarse el cumplimiento de los requisitos de anterior referencia.

3. El régimen de autonomía especial entrerá en vigor del día 1 del ejercicio siguiente al de su reconocimiento.

4. Se entenderá a todos los efectos que las Autoridades Portuarias a las que se reconozca un régimen de autonomía especial tienen la consideración de entidades a las que se las ha dotado de un estatuto específico de autonomía.

En consecuencia, los diferentes informes que se establecen en esta Ley a emitir por el ente público Puertos del Estado respecto a las competencias de las Autoridades Portuarias tendrán en todos los supuestos un carácter potestativo y no vinculante.

Se exceptúa de lo anterior, el informe a emitir en relación con los faros y señales marítimas, así como los informes referidos a los plazos concesionales cuando éste supere los cincuenta años.

5. Los acuerdos que dicten los actos de gobierno de las Autoridades Portuarias con régimen de autonomía especial no podrán ser objeto del recurso a que se refiere el artículo 35.1 de la presente Ley. La revisión de oficio, así como la revocación de los actos administrativos de cualquier naturaleza, incluso los de naturaleza tributaria será competencia del Consejo de Adminstración de dichas Autoridades Portuarias.

6. En materia de contratación, las Autoridades Portuarias a las que se reconozca un régimen de autonomía especial no precisarán de la autorización para contratar que se regule en la legislación en materia de contratos del sector público en favor del Consejo de Ministros o de los Secretarios de Estado o del titular del departamento ministerial al que se halle adscrito. En consecuencia, no

cve: BOCG-15-A-34-3

resultará aplicable ni lo dispuesto por el artículo 324 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, ni por la Disposición adicional décima del Real Decreto-ley 3/2020,de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.

Los actos y decisiones que no sean susceptibles de recurso especial en materia de contratación de acuerdo con la legislación aplicable, podrán ser objeto de recurso potestativo de reposición de conformidad con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; así como en la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdiccion Contencioso-administrativa.

7. Las Autoridades Portuarias dotadas con un régimen de autonomía especial podrán participar en sociedades cuyo objeto y actividad fundamental promueva la competitividad de los puertos y los tráficos portuarios, la sostenibilidad y la descarbonización, tales como las de desarrollo de actividades logísticas, de transporte, tecnológicas y energéticas, aun cuando la actividad radique en ámbitos de interacción puerto-ciudad.

Igualmente, podrán participar en aquellas sociedades que tengan por objeto explotar, promover o gestionar inmuebles en el dominio público portuario, aun cuando radiquen en ámbitos de interacción puerto-ciudad, siempre que no tengan como objeto principal la explotación de usos comerciales, recreativos o análogos.

La adquisición o enajenación de acciones de sociedades en las que participe la Autoridad Portuaria deberá ser autorizada por su Consejo de Administración, siempre que la inversión correspondiente se encuentre prevista en el Plan de Empresa y sin que se precise para ello el voto favorable de los representantes del Estado; en caso de que la inversión de que se trate no esté prevista en el Plan de Empresa se aplicará el régimen general.

8. Las Autoridades Portuarias objeto de esta Disposición adicional no se sujetrán a las previsiones contenidas en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas en lo que se refiere a la adquisición, gestión, explotación, administracion y enajenación de los bienes patrimoniales que adquiera, debiendo respetar, en todo caso, los siguientes principios:

a) Destino a actividades logísticas, portuarias o que promuevan la competitividad del puerto.

b) Eficiencia y economia en su gestión;

c) Eficacia y rentabilidad en la explotación de estos bienes y derechos;

d) Publicidad, transparencia, concurrencia y objetividad en la adquisición explotación y enajenación;

e) Identificación y control a través del inventario y registro correspondiente.

9. Las Autoridades Portuarias a las que se dote con un régimen de especial autonomía podrán contar par su gestión financiera de sociedades de auditoría o de auditores de cuenta contratadas por la propia Autoridad Portuaria.

10. El régimen de las tasas portuarias de utilización de instalaciones y de ocupación aplicable a las Autoridades Portuarias a las que se dote con un régimen de especial autonomía será el establecido en esta Ley con las particularidades siguientes en cuanto a los coeficientes correctores de las tasas de utilización y las bonificaciones que seguidamente refieren, que serán aprobados en la forma que se recoge en los párrafos que siguen:

a) Las Autoridades Portuarias podrán aprobar coeficientes correctores de las tasas de utilización, que podrán ser diferentes en función del tipo de actividad, tipo

cve: BOCG-15-A-34-3

de tráfico o tipo de producto, y se aplicarán a las cuantías básicas de las tasas del buque (T-1), del pasaje (T-2) y de la mercancía (T-3), con los siguientes límites:

(i) Los coeficientes correctores no podrán ser superiores a 1,30, excepto para tasa al pasaje en régimen de crucero turístico que no habrá límite superior.

(ii) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores sea menor que la unidad, la rentabilidad media de los tres ejercicios inmediatamente anteriores al año en el que se aprueben, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores, debe ser positiva.

(iii) La diferencia entre los coeficientes correctores no podrá ser mayor que 0,50. Esta limitación no afecta a la tasa del pasaje en régimen de crucero turístico.

La aprobación de los coeficientes corresponderá al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria. Los coeficientes aprobados deberán de publicarse en el BOE.

Hasta que la Autoridad Portuaria no apruebe nuevos coeficientes correctores, se entenderá que se mantienen los últimos aprobados, incluido el del artículo 166 de esta Ley.

b) La aprobación de la bonificación contemplada en el artículo 182 de la Ley corresponderá al Consejo de Administración Portuaria y deberá de publicarse en el BOE.

c) La aprobación de las bonificaciones de los apartados 3, 3bis y 4 del artículo 245 corresponderá al Consejo de Administración y deberán de publicarse en el BOE.

d) La aprobación de los coeficientes correctores y bonificaciones exigirá de la tramitación del correspondiente expediente.

11. En lo no previsto en la presente Disposición adicional resultará aplicable lo previsto en la presente Ley.

JUSTIFICACIÓN

El sistema portuario es un pilar fundamental para el comercio internacional y el desarrollo económico.

ENMIENDA NÚM. 107

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Disposición adicional (nueva). *Modificación del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.*

Se modifica la letra c del apartado 1 del artículo 70 del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 70. *Instalaciones destinadas a actividades deportivas de carácter náutico federado.*

1. Las concesiones y autorizaciones de ocupación del dominio público para instalaciones destinadas a actividades deportivas de carácter náutico federado, que únicamente podrán otorgarse en tramos urbanos de playa, además de cumplir las disposiciones que les sean aplicables con carácter general y las específicas reguladoras de su actividad, deberán ajustarse a los siguientes criterios:

a) Las instalaciones se ubicarán, preferentemente, fuera de la playa. Cuando esto no sea posible, se situarán en los extremos de la playa, adosadas al límite de aquélla.
b) Los usos permitidos en estas instalaciones serán los estrictamente necesarios para realizar la actividad deportiva náutica.
c) Las instalaciones deberán estar adaptadas al entorno en que se encuentren situadas y mantendrán la superficie que vienen ocupando o la que sea necesaria para la viabilidad de la actividad náutico-deportiva, que será certificada por el órgano competente que determine cada comunidad autónoma teniendo en cuenta los criterios que determine la federacióm deportiva competente correspondiente.
d) En ningún caso se permitirán instalaciones destinadas a actividades deportivas no náuticas.»

JUSTIFICACIÓN

La modificación propuesta del artículo 70.1.c) del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas tiene como objetivo garantizar la continuidad y viabilidad de las actividades náuticas de los clubes de playa, a la vez que asegura la protección del entorno y el uso responsable del dominio público marítimo-terrestre.

La limitación estricta de los espacios disponibles para las instalaciones náuticas establecida en el redactado actual del artículo 70.1 c) del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas puede ser insuficiente para los clubes náuticos de playa que gestionan embarcaciones, equipos o que ofrecen servicios variados y esta restricción de superficie dificulta el desarrollo de instalaciones adecuadas para atender socios, cursos de formación, mantenimiento de embarcaciones, etc.

La limitación genera efectos adversos no previstos, como la inviabilidad económica y operativa de los clubes náuticos de playa. Esta tendencia, que se ha observado en la práctica, lleva a la desaparición de los clubes náuticos de playa por inviables, un fenómeno que no era la intención del legislador.

Los clubes de playa son fundamentales para la enseñanza de la vela ligera y otros deportes náuticos, especialmente entre las nuevas generaciones, y su desaparición afectaría negativamente el acceso del deporte y el fomento de la cultura náutica en las comunidades costeras.

La propuesta de modificación del artículo 70.1.c) del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas establece el

cve: BOCG-15-A-34-3

mantenimiento de la superficie ocupada para la viabilidad de la actividad que es fundamental para el desarrollo adecuado de las actividades náuticas.

Las instalaciones deben contar con el espacio suficiente para la práctica segura de vela ligera y otras actividades náuticas. El mantenimiento de estas superficies es esencial para que los clubes náuticos de playa puedan seguir funcionando correctamente, además de garantizar que las instalaciones puedan ser adaptadas para su crecimiento y mejora, favoreciendo el desarrollo continuo de la actividad náutica.

La práctica de actividades náuticas, especialmente la vela ligera, en entornos no adecuados o incompatibles con el tráfico portuario genera riesgos significativos para los usuarios. Las zonas de playa tienen condiciones ideales para ser base de práctica de los deportes de vela ligera, lo que implica la necesidad de mantener las instalaciones en estos espacios para asegurar la seguridad de los usuarios. Las infraestructuras deben ser técnicamente adecuadas y estar situadas en entornos que no interfieran con el tráfico marítimo ni con otras actividades portuarias.

La propuesta busca garantizar que los clubes náuticos de playa puedan operar en espacios adecuados, sin poner en peligro la integridad de los usuarios ni el desarrollo de las actividades.

Igualmente, mediante esta propuesta se sigue exigiendo que las instalaciones se adapten al entorno en el que están ubicadas, promoviendo su integración paisajística y minimizando su impacto ambiental. Esta adaptación asegura que las instalaciones sean compatibles con el entorno natural y con los usos públicos de la playa, sin comprometer la sostenibilidad a largo plazo del ecosistema costero.

ENMIENDA NÚM. 108

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición Adicional (Nueva). *Modificación del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.*

Se añade una nueva Disposición Transitoria al Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas, con el siguiente redactado:

«Disposición Tranistoria. *Régimen transitorio aplicable a los títulos concesionales otorgados y a las instalaciones destinadas a actividades deportivas de carácter náutico federado.*

Aquellas instalaciones destinadas a actividades deportivas de carácter náutico federado que no cuenten con concesión vigente o que tengan un expediente de prórroga en tramitación en el momento de la entrada en vigor de la modificación del artículo 70.1.c) del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, dispondrán de un plazo máximo de 1 año para solicitar un nuevo título concesional o adaptarse a la nueva norma.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

La modificación del artículo 70.1.c) del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre facilita que las instalaciones deportivas federadas existentes vinculadas con las actividades náuticas ubicadas en dominio público marítimo terrestre puedan mantener su actividad en su integridad.

En los últimos años, la rigidez de la redacción inicial del citado art 70.1.c) hacia inviable la continuidad de la actividad deportiva en muchas de las instalaciones, denegándose la prórroga de los títulos a los que tendría derecho.

Existen en la actualidad instalaciones destinadas a actividades deportivas de carácter náutico federado que no cuentan con título por denegación de prórroga, que mantienen la ocupación física y la actividad. Estas instalaciones en activo deben conservarse de acuerdo con la nueva normativa, y sus titulares tienen derecho a optar a una nueva concesión.

El redactado modificado del artículo 70.1.c) permitirá mantener las instalaciones, cuyo uso ha de ser certificado por el órgano competente que determine que cada comunidad autónoma, y, por la presente Disposición transitoria, los interesados pueden solicitar un nuevo título concesional.

La aplicación de la modificación del artículo 70.1.c) a concesiones vigentes sin importar su fecha de otorgamiento garantiza la equidad en el tratamiento de los concesionarios.

Esta disposición asegura que aquellos clubes náuticos que ya están gestionando su renovación de concesión no enfrenten nuevos obstáculos o modificaciones drásticas en sus condiciones sin la posibilidad de adecuarse. Es una medida que promueve la coherencia administrativa y evita la inseguridad jurídica durante los procedimientos en curso.

ENMIENDA NÚM. 109

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

«Disposición adicional (nueva). *Modificación de la Ley 14/1994, de 1 de junio, por la que se regulan las empresas de trabajo temporal.*

Se añade un nuevo apartado 9 al artículo 18 de la Ley 14/1994, de 1 de junio, por la que se regulan las empresas de trabajo temporal, con el siguiente redactado:

«Artículo 18. *Centros portuarios de empleo*

9. Las operaciones realizadas por los centros portuarios de empleo con sus socios, en el desarrollo del objeto social de los centros portuarios de empleo, se computarán, a efectos fiscales, por su valor de mercado que será aquel por el que efectivamente se hubieren realizado, siempre que no resulte inferior al coste total, tanto directo como indirecto, de tales servicios o suministros, incluida la parte

cve: BOCG-15-A-34-3

correspondiente de los gastos generales de la entidad. En caso contrario, se aplicará este último.

No quedarán sujetos a este régimen los servicios prestados por los centros portuarios de empleo a terceros no socios.»

JUSTIFICACIÓN

Se incorpora un nuevo apartado al artículo 18 de la Ley 14/1994, de 1 de junio, por la que se regulan las empresas de trabajo temporal, para determinar la valoración de las operaciones realizadas entre los centros portuarios de empleo y sus socios. En concreto, dicha incorporación se realiza a fin de aportar seguridad jurídica al modelo operativo seguido por los centros portuarios de empleo, entidades que son empresas de propiedad conjunta de base mutualista y que operan en un sector muy particular como es el de la estiba portuaria.

La ley de ETT califica en su artículo 18 a estos centros como empresas de propiedad conjunta de base mutualista, constituidas para satisfacer la necesidad común de los socios de disponer de trabajadores portuarios especializados en número y capacitación suficiente para prestar de forma eficiente el servicio portuario de manipulación de mercancías. Su régimen normativo se asienta sobre su base mutualista y por ello, le atribuye esencialmente funciones de gestión de personal que podrían ser desempeñadas a modo particular por cada una de las entidades integrante del centro portuario de empleo.

Con base en el contexto normativo actual, su configuración como entidades de base mutualista constituidas para satisfacer las necesidades en materia laboral de sus socios, conduce a que la contraprestación por los servicios prestados por los centros portuarios de empleo a sus socios deba valorarse, a efectos fiscales, en términos de valor de mercado sin que pueda exceder de la totalidad de costes incurridos en la prestación de tales servicios, incluida la parte correspondiente de los gastos generales. Este régimen no será extensible a los servicios prestados en favor de los terceros que no tengan la condición de socios.

ENMIENDA NÚM. 110

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición Adicional (nueva).

El Ministerio de Sanidad, durante el año 2025, modificará la Orden de 20 de enero de 1994 (BOE n.º30 de 4 de febrero de 1994-Anexo III), y realizará las modificaciones normativas necesarias para habilitar al Port de Palamós como punto para poder realizar el Servicio de Inspección de Sanidad Exterior.

Como continuación de la actuación anterior, el Ministerio de Sanidad permitirá el desplazamiento de los técnicos que tiene actualmente destinados al P.I.F del Aeroport de Girona al Port de Palamós, cuando se solicite el servicio, en lugar de dotar de personal específicamente para realizar este servicio, como ya se viene realizando con las inspecciones Fitosanitarias y SOIVRE.

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

El Puerto comercial de Palamós, fue, en su día, reconocido por la Comunidad Europea como uno de los 15 puertos del estado autorizados al tráfico de mercancías con terceros países. Precisamente por esta circunstancia el 37 % de su tráfico actual se encuentra dentro de esta modalidad disponiendo de una Aduana habilitada y pudiendo realizar las inspecciones de SOIVRE y Fitosanitarias para todas las mercancías que necesitan este servicio y que se exportan o importan desde este puerto.

En la última década, el Port de Palamós, el único que realiza actividad de mercancías en la demarcación de Girona, se ha consolidado en esta actividad con un volumen máximo en el año 2011 de 232.000 toneladas. Asimismo, su futuro puede verse muy condicionado en el cas de no poder disponer de un PIF (Punto de Inspección Fronterizo) completamente operativo y en funcionamiento que permita importar y exportar mercancías de origen vegetal y animal destinadas al consumo humano des de cualquier lugar.

Si bien el Real Decreto 2071/1993 (publicado en el BOE n.º 300 de 16 de diciembre de 2003-Anexo VII) otorga a Palamós la condición de P.I.F comunitario para Sanidad Vegetal y dispone de los servicios de inspección Fitosanitaria y del SOIVRE, el Orden del 20 de enero de 1994 (BOE n.º30 de 4 de febrero de 1994-Anexo II) no incluye Palamós como punto habilitado para realizar este servicio.

Como consecuencia, no se pueden ofrecer todos los servicios que se solicitan a un P.I.F. vegetal porque faltan los de Sanidad Exterior.

Esta anomalía tiene dos consecuencias. Por un lado, impide la importación de cualquier producto destinado al consumo humano. Y por el otro, pone en peligro la continuidad del P.I.F vegetal, en el caso de un a revisión por parte de las autoridades de la UE.

Por todo eso, y a pesar de la situación idónea seria disponer de un P.I.F completo (animal y vegetal), se considera imprescindible priorizar en una primera fase la consolidación del vegetar por:

a. La necesidad de su regularización definitiva con la inclusión de Sanidad Exterior.
b. La simplicidad de los tramites. Solo sería necesario modificar la Orden de 20 de enero de 1994.
c. La necesidad de disponer de unas instalaciones mas reducidas, hecho que rebaja de forma importante la inversión que tendría que realizar la Administración Portuaria.

Además, la reciente creación del P.I.F del Aeroport de Girona, presenta la oportunidad de compartir el mismo personal destinado al aeropuerto y así optimizar los recursos, como ya se lleva a cano en otros lugares.

Todas las actividades que se desarrollan dentro del Port de Palamós, pesca, náutica deportiva, barcos mercantes y cruceros, representan una gran repercusión en la actividad económica de la zona de Girona que debe favorecerse. La regularización del P.I.F vegetal facilitaría la diversificación del tráfico de mercancías que son compatibles con los otros sectores de actividad del Port de Palamós.

ENMIENDA NÚM. 111

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

cve: BOCG-15-A-34-3

De adición

Texto que se propone:

«Disposición adicional (nueva). *Modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 10 de julio de Costas, de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Costas.*

Primero. Modificar la Disposición adicional séptima de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, que pasará a tener el siguiente redactado:

Disposción adicional séptima. *Exclusión de determinados núcleos de población del dominio público marítimo-terrestre.*

1. Se excluyen del dominio público marítimo-terrestre los terrenos correspondientes a los núcleos de población que se enumeran en el anexo de esta Ley, en la extensión que se fija en la planimetría que se incorpora en el mismo anexo.
2. Los terrenos excluidos podrán ser transmitidos conforme a la normativa hipotecaria.

Segundo. Modificar el artículo 14 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, que pasará a tener el siguiente redactado:

Artículo 14. *Las acciones civiles sobre derechos relativos a terrenos incluidos en el dominio público deslindado prescriben a los cinco años, computados a partir de la fecha de su inscripción en el Registro de la Propiedad.*

Tercero. Modificar el artículo 32 del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Costas, que pasará a tener el siguiente redactado:

Artículo 32. *Prescripción de las acciones civiles sobre derechos relativos a terrenos incluidos en el dominio público deslindado.*

Las acciones civiles sobre derechos relativos a terrenos incluidos en el dominio público deslindado prescriben a los cinco años, computados a partir de su inscripción en el Registro de la Propiedad (artículo 14 de la Ley 22/1988, de 28 de julio).»

JUSTIFICACIÓN

Se propone esta enmienda para dar una solución rápida a la inseguridad jurídica que produce la situación actual.

ENMIENDA NÚM. 112

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

cve: BOCG-15-A-34-3

De adición

Texto que se propone:

«Disposición adicional (nueva). *Modificación de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.*

Se modifica el párrafo 1 de la Disposición adicional quinta de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, que queda redactado de la siguiente manera:

1. El régimen patrimonial de los organismos públicos a que hacen referencia las disposiciones adicionales novena y décima de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, se sujetará a las previsiones de esta ley, considerándose integrado en el Patrimonio del Estado el patrimonio de estos organismos, en los términos previstos en el artículo 9 de esta ley.

El ente público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias no se sujetarán a las previsiones de esta ley en lo que se refiere a la adquisición, gestión, explotación, administración y enajenación de los bienes patrimoniales que adquiera, debiendo respetar, en todo caso, los siguientes principios:

a) Destino a actividades logístico-portuarias;
b) Eficiencia y economía en su gestión;
c) Eficacia y rentabilidad en la explotación de estos bienes y derechos;
d) Publicidad, transparencia, concurrencia y objetividad en la adquisición, explotación y enajenación;
e) Identificación y control a través del inventario y registro correspondiente.»

JUSTIFICACIÓN

Dotar a las autoridades portuarias de mayor flexibilidad y autonomía en la gestión.

ENMIENDA NÚM. 113

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

«Disposición Adicional Nueva. *Programa de descarbonización de las flotas de buses interurbanos con especial atención a las flotas de empresas pequeñas y medianas.*

1. Con el fin de permitir al sector del transporte colectivo interurbanos de viajeros acelerar su proceso de transición hacía entornos de economía verde, y conseguir que cuanto antes se alcance el objetivo de que un mínimo del 50 % de vehículos de las flotas de transporte interurbano sean de cero emisiones (100 % eléctricos, gas o biogás, otros biocombustibles y motorizaciones cero emisiones), en el plazo de seis meses se establecerá un programa plurianual de ayudas a la

cve: BOCG-15-A-34-3

sustitución y ampliación de vehículos de las flotas de operadores de líneas regulares estatales y autonómicas con especial atención a las flotas de empresas pequeñas y medianas.

2. Las ayudas previstas por el programa podrán tener la forma tanto de subvenciones como de financiación diferida. A estos efectos, se establecerá la correspondiente previsión presupuestaria.

3. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y los órganos competentes de las comunidades autónomas, resolverán sobre el otorgamiento de las ayudas relativas a las concesiones de sus respectivas titularidades competenciales, según los procedimientos que se prevean.

4. El concesionario deberá solicitar la ayuda de la Administración que le otorgó la concesión o contrato de servicio público, de conformidad con la regulación correspondiente. En todo caso, el beneficiario de la ayuda deberá destinarla a la sustitución o ampliación de vehículos vinculados a cada flota asignada a la correspondiente concesión o contrato de servicio público y a la adecuación de sus instalaciones fijas y equipamiento de recarga y suministro, con el fin de lograr los objetivos de cero emisiones fijados en el programa.

5. Para el supuesto en que los plazos de amortización de las inversiones requeridas para la adquisición de vehículos o adecuación de cocheras y bases, superen los periodos de duración de las concesiones vigentes en el momento de la solicitud de las ayudas, se habilita a las Administraciones titulares de las concesiones de transporte colectivo interurbano de viajeros para que puedan ampliar los plazos concesionales hasta, como máximo, el 3 de diciembre del año 2039, a los efectos de garantizar la amortización financiera y funcional de los activos adquiridos e instalados.

6. Las comunidades autónomas, en el ejercicio de sus competencias y en el marco de la aplicación de lo dispuesto en el apartado anterior, podrán introducir en sus respectivos ordenamientos las disposiciones de carácter normativo que den cobertura suficiente a los programas de inversiones derivados de la implantación en cada concesión o contrato de servicio público concreto de estas medidas de descarbonización.

7. La ampliación del periodo concesional deberá modularse y justificarse con base en la necesaria amortización de las inversiones que se requieran par poder llevar a cabo la descarbonización de las flotas de vehículos de transporte.»

JUSTIFICACIÓN

Del total de los aproximadamente 65.000 autocares y autobuses existentes en el año 2022, según el Observatorio del Transporte y la Logística en España, 60.300 utilizan como carburantes el gasoil o la gasolina, y sólo cerca de 5.000 otros medios, siendo marginal el porcentaje de vehículos de emisiones «0».

Este parque, por lo que respecta a los servicios regulares, se distribuye entre más de 650 empresas que gestionan del orden de las 1.400 concesiones de servicios regulares, muchas de ellas de tamaño pequeño y mediano, quedando por otro lado además los denominados servicios discrecionales y especiales (transporte escolar o de empresa).

La media de vida de las flotas de los autobuses interurbanos se sitúa en el rango de los 9/11 años, según tipos de servicios y territorios cubiertos (en el año 2023 las flotas de autobuses interurbanos de España ocupaban el puesto número 15, de media de edad, entre los países de la UE) con una antigüedad de uso de los vehículos sobre los 16 años.

En función del complejo modelo competencial que rige en este sector, los diversos servicios pueden estar sujetos a regímenes concesionales y de autorizaciones administrativas, que dependen bien de la Administración General del Estado bien de las Comunidades Autónomas o de diversas Administraciones Locales. No existe, por tanto,

cve: BOCG-15-A-34-3

un marco regulatorio común, más allá de disposiciones legales de carácter estatal, como la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Es necesario considerar también algunas normas europeas, que condicionan este marco legal, especialmente el Reglamento (CE) n.º1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los Servicios Públicos de Viajeros por Ferrocarril y Carretera, que entró en vigor el 3 de diciembre de 2009.

La Comunicación de la Comisión relativa a directrices de interpretación del Reglamento (CE) núm. 1370/2007, proporciona aclaraciones y orientaciones a los Estados miembros sobre la forma en que la Comisión interpreta las disposiciones del Reglamento, teniendo en cuenta, en particular, la jurisprudencia dictada por los órganos jurisdiccionales de la Unión. El apartado 2.8 de la citada Comunicación dispone que el artículo 8, apartado 3, letras b) y c) del Reglamento (CE) núm. 1370/2007, establece que los contratos de servicio público adjudicados «antes del 26 de julio de 2000, con arreglo a un procedimiento distinto del procedimiento de licitación equitativo» o adjudicados «a partir del 26 de julio de 2000 y antes del 3 de diciembre de 2009, con arreglo a un procedimiento de licitación equitativo […] podrán continuar […] hasta su expiración, pero no por un período superior a 30 años».

Los órganos jurisdiccionales de la Unión, (STJUE de 19 de marzo de 2020, asunto C-45/19, Compañía de Tranvías de La Coruña, S. A.), sostuvieron que este plazo empieza a correr a partir de la fecha de entrada en vigor del Reglamento (CE) núm. 1370/2007. Por consiguiente, dado que el Reglamento entró en vigor el 3 de diciembre de 2009, todos los contratos de servicio público que entren en el ámbito de aplicación de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 3, letras b) y c) del citado Reglamento, podrán continuar su vigencia máximo hasta el 3 de diciembre de 2039.

En relación con los contratos adjudicados a partir del 3 de diciembre de 2009, el artículo 4, apartado 4 del Reglamento (CE) núm. 1370/2007, permite prolongar, en caso necesario y habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración de un contrato de servicio público durante, como máximo, la mitad del período original, si el operador de servicio público aporta elementos del activo, tales como material rodante, instalaciones de mantenimiento o infraestructuras cuyo período de amortización sea excepcionalmente largo, que sean significativos en relación con el valor de la totalidad de los activos necesarios para prestar los servicios de transporte de viajeros objeto del contrato de servicio público y que estén relacionados con estos.

En materia de lucha contra la emergencia climática, son de aplicación al objeto de esta propuesta la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, así como el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999. También en este ámbito regulatorio se encuentra en tramitación la Propuesta de Reglamento de Reforma del Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 para vehículos pesados nuevos y a la integración de las obligaciones de comunicación, cuyo objetivo es acelerar los procesos de ambientalización de flotas.

Es relevante, además, tomar conocimiento de la reciente Consulta Pública promovida por la UE, en el marco del Pacto Verde Europeo y de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, que prevé que las emisiones del transporte deban reducirse en un 90 % de aquí a 2050, en comparación con los niveles de 1990, relativa a «La Ecologización de las Flotas de Vehículos de Empresa», sobre mecanismos para acelerar este proceso de descarbonización. Diversos acuerdos institucionales, de carácter europeo, estatal y autonómico fijan un escenario inicial de aceleración de los procesos de descarbonización, por el que se prevé una reducción del 45 % de las emisiones en el horizonte 2030.

Existe, en consecuencia, una creciente preocupación social e institucional, por acelerar los procesos de transformación energética de los diversos sectores productivos del país, entre los cuales el de la movilidad, por cuanto, según los Ministerios de

cve: BOCG-15-A-34-3

Transición Ecológica y de Transportes y Movilidad Sostenible, aún hoy entre el 25 % y el 29 % del total de las emisiones es producido por el transporte por carretera.

Debe considerarse que los servicios interurbanos por carretera ejercen una función de cobertura de territorios de baja concentración demográfica que normalmente no atienden los modos ferroviarios ni otros o de interconexión entre ellos.

El transporte por carretera resulta esencial para atender las necesidades crecientes de la población fuera de las grandes aglomeraciones urbanas, en especial, el incremento de la oferta de vivienda de primera residencia a precios asequibles, que se construyen en los entornos de las grandes capitales.

En este sentido, la mayoría de instrumentos de planificación ponen de relieve la trascendencia que supone disponer de una potente red de servicios interurbanos de transporte colectivo por carretera, para poder atender las necesidades de movilidad no sujeta al vehículo privado, en entornos de reequilibrio territorial. Sin ninguna duda, el subsector transporte por carretera está llamado a atender incrementos sustanciales de usuarios, y ya es, en el conjunto del Estado, el que experimenta un mayor volumen de crecimiento anual tras la pandemia.

En este contexto, se considera preciso dar un nuevo enfoque al impulso que precisa el Transporte Colectivo, para conciliar las crecientes necesidades de servicios con la aceleración del proceso de descarbonización de las flotas existentes, y conseguir así dar cumplimiento, cuanto antes, al objetivo de carácter ambiental, de reducir en los próximos 10 años la mayoría de las emisiones de agentes contaminantes a la atmosfera.

Este nuevo enfoque debe considerar el coste de los vehículos, las especificidades tecnológicas y sus prestaciones para determinadas rutas y la necesidad de adaptar las bases, cocheras y estaciones para realizar las operaciones de recarga de carburante o baterías que son factores limitativos del proceso de ambientalización de las flotas de buses.

La capacidad del sector de la automoción para proveer elevados volúmenes de vehículos, especialmente en el caso de los eléctricos comporta dilatados periodos de espera para la entrega de los pedidos, que en la actualidad rondan los 12/18 meses.

De manera parecida, se presentan problemas diversos en los procesos de dotación de capacidad de recarga, de implementación de equipos de suministro en las instalaciones fijas, dificultades para obtener incrementos de potencia eléctrica, por parte de las compañías suministradoras, complejas tramitaciones administrativas para la obtención de permisos y autorizaciones y para la obtención de financiación bancaria para la ejecución de los proyectos.

El coste medio de un vehículo de transporte de viajeros interurbano, de una capacidad del orden de las 55 plazas en asiento, de entre 12 y 13 metros de longitud, oscila entre los 180.000€ y 220.000€. Este mismo vehículo, para una motorización con gas (biogás) o las nuevas versiones previstas de vehículos Euro7, puede alcanzar un coste del orden de los 280.000€, que en el caso de un híbrido gas eléctrico se sitúa sobre los 320.000/350.000€, cifra que en los supuestos de utilizar energía 100 % eléctrica, puede llegar a convertirse en 450.000€/500.000€. Es decir, el sobrecoste que supone la elección del cambio de motorización hay que cifrarlo entre un 40 % y un 70 % y llega hasta el 100 % del valor de un autocar tradicional con motorización de gasoil, en el caso de los eléctricos.

A este sobrecoste debe añadírsele el ya mencionado coste de adaptación de las infraestructuras fijas, que dependerá de las características propias de cada base o estación. Los niveles medios de adecuación pueden situarse entre los 2.000.000€ y los 3.000.000€ por operador y líneas atendidas desde una base.

Se trata de un proceso de adaptación que supone volúmenes de inversión que justifican la necesidad de poner a disposición del sector recursos públicos que cubran parcialmente esta inversión, justificados en base al interés público:

En primer lugar, impulsar la senda de la descarbonización del sector, fundamental para la lucha contra el cambio climático y la reducción de las emisiones de gases de

cve: BOCG-15-A-34-3

efecto perturbador en la atmósfera y para la salud de nuestros conciudadanos. Un objetivo de carácter ambiental y de salud de primer orden, recogido explícitamente en la recientemente aprobada Ley de Movilidad Sostenible.

En segundo lugar, la aceleración del proceso de sustitución de vehículos va a permitir, además, intensificar la oferta de servicios, tanto en términos de cobertura territorial, como de frecuencias de paso, con lo que los ciudadanos tendrán mejores condiciones de accesibilidad a sus lugares de trabajo, estudio o residencia.

En tercer lugar, los recursos públicos destinados a la cofinanciación de estos proyectos de modernización y ambientalización de flotas evitarán subidas más elevadas en las tarifas del transporte público, de un peso muy elevado en la inflación soportada por las unidades familiares.

Y, finalmente, van a permitir, tanto al sector del transporte de viajeros como a la industria de la automoción, acelerar sus procesos de transición hacia entornos de economía verde.

Es fundamental para el buen fin del proyecto que, en paralelo a la aportación finalista de recursos públicos, haya también líneas de financiación del Instituto de Crédito Oficial, con intereses y condiciones de acceso adaptadas a las necesidades del sector, para cubrir así las aportaciones extraordinarias de recursos propios.

Debe indicarse en este sentido que, para una parte importante de los operadores de transporte sometidos a regímenes concesionales, es tan necesario disponer de financiación como de la garantía de que el normal funcionamiento de sus empresas pueda sostenerse, bajo las condiciones de servicio actuales, a lo largo de toda la vida útil de estos nuevos vehículos, para ofrecer confiabilidad a las entidades bancarias respecto del retorno de la financiación y para garantizar rentabilidades sostenibles a las inversiones en recursos propios aportados y dar el correcto destino, hasta el definitivo vencimiento de sus concesiones, a los activos fijos.

Como sea que el marco competencial es complejo, para una correcta y económicamente viable amortización del nuevo material rodante e instalaciones de aprovisionamiento y recarga, es imprescindible también una mención expresa a la posibilidad de adaptar la duración final de las concesiones existentes a los plazos máximos previstos en los artículos 4.4 y 8.3 del Reglamento 1370/2007 y, en todo caso, como máximo hasta el 3 de diciembre de 2039.

Esta disposición ha de facultar a las Comunidades Autónomas y a los correspondientes organismos públicos competentes en materia de transporte regular de uso general de viajeros en autocar, para que, en el ejercicio de sus competencias y en el marco de la aplicación de este programa, puedan introducir en sus respectivos ordenamientos las disposiciones de carácter reglamentario que den cobertura suficiente a los programas de inversiones derivados de la implantación en cada concesión concreta de las medidas de descarbonización previstas y sus correspondientes plazos adicionales de amortización.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Republicano al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de noviembre de 2025.—**Gabriel Rufián Romero,** Portavoz Grupo Parlamentario Republicano.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 114

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Cinco. del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Cinco. Se da nueva redacción a la letra e) **y se suprime el apartado g)** del apartado 1 del artículo 18:

e) Emitir informe, **con carácter previo a su aprobación por las Autoridades Portuarias, sobre los proyectos que tengan por objeto obras de infraestructura marítima por importe superior a 6.000.000 de euros, así como en aquellos otros casos en que dicho informe sea recabado por la Autoridad Portuaria**. ~~vinculante sobre los proyectos que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por las Autoridades Portuarias. En todo caso, procederá la emisión de informe vinculante sobre los proyectos de obras cuyo presupuesto exceda de 3.000.000 de euros~~.

~~g) Autorizar la participación de las Autoridades Portuarias en sociedades mercantiles y la adquisición o enajenación de sus acciones, cuando no concurran los supuestos establecidos en el artículo 26.1.p), siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria, en cuyo caso la autorización corresponderá al Consejo de Ministros.~~

JUSTIFICACIÓN

Por lo que se refiere a la necesidad del informe, se eleva el importe actual de tres a seis millones de euros y se limita su objeto a las obras de infraestructura portuaria, con lo cual se dota al texto del articulado vigente de una mejora técnica. A ese efecto: se elimina la discrecionalidad sobre lo que debe entenderse como proyectos de obras marítimas que presentan características singulares, reconduciéndose a un criterio objetivo, por razón de la cuantía y se eleva la cuantía de los proyectos en la forma en que se ha expuesto en coherencia con el tiempo transcurrido desde la fecha de aprobación del texto vigente. Finalmente, el informe de Puertos del Estado pasa de ser preceptivo y vinculante a sólo preceptivo, remitiendo la decisión final a la respectiva Autoridad Portuaria en el ejercicio de su autonomía de gestión y con sujeción a sus disponibilidades presupuestarias aprobadas en el Plan de Empresa.

Se propone su derogación en coherencia con la propuesta de modificación del artículo 46.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 115

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Seis. del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Seis. **Se modifica la letra ñ) del punto 5 y** se añade un nuevo apartado 7 al artículo 30:

5. Corresponden al Consejo de Administración las siguientes funciones:

[…]
ñ) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia, en razón de su importancia o materia. **Asimismo, resolverá los recursos en materia de contratación previstos en el artículo 44.6 de la Ley de Contratos del Sector Público.**
[…]

7. Los miembros del Consejo de Administración recibirán la convocatoria conteniendo el orden del día de las reuniones y tendrán a su disposición la información correspondiente a los asuntos que figuren en el mencionado orden del día, con una antelación mínima de cuatro días hábiles.

JUSTIFICACIÓN

Flexibilizar la contratación en las administraciones públicas.

ENMIENDA NÚM. 116

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Once. del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante,

cve: BOCG-15-A-34-3

aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Once. Se modifica el apartado 3 del artículo 81:

3. Para el otorgamiento de una concesión será preciso que la Autoridad Portuaria tenga a disposición los terrenos y espacios de agua objeto de la misma, salvo en aquellos supuestos en los que, próxima la fecha de extinción de una concesión, se tramite el otorgamiento de una nueva sobre los mismos terrenos y espacios de agua, y en aquellos otros en los que, con carácter previo a la puesta a disposición, sea precisa la ejecución de obras por la Autoridad Portuaria.

En estos supuestos, el término inicial de la concesión coincidirá con la fecha de extinción **de aquella** ~~del anterior título demanial~~ o con la fecha de finalización de las obras por la Autoridad Portuaria. **No obstante, no podrán** ~~sin que puedan~~ transcurrir más de ~~dos~~ **cuatro** años desde el acuerdo de otorgamiento de la concesión hasta la efectiva puesta a disposición de los terrenos. ~~Se exceptúa el supuesto de ejecución de obras por la Autoridad Portuaria, en cuyo caso el plazo de puesta a disposición de los terrenos no podrá ser superior a cuatro años.~~

JUSTIFICACIÓN

La obra portuaria es compleja y, en ocasiones de difícil ejecución, de manera que se dilata en el tiempo. De igual manera, resulta necesaria evitar discontinuidades en la actividad portuaria.

Se propone, por este motivo, flexibilizar el plazo para la entrega de terrenos en el otorgamiento de concesiones que regula el art. 81.3 de la Ley de Puertos.

ENMIENDA NÚM. 117

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Cinco., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica el punto 2 del artículo 24:

2. Las Autoridades Portuarias ajustarán sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento les atribuya.

En la contratación, las Autoridades Portuarias habrán de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del organismo y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, así como, conservando su plena autonomía de gestión, a lo establecido en la

cve: BOCG-15-A-34-3

Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público, y la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, cuando celebren contratos comprendidos en sus respectivos ámbitos. Las Instrucciones reguladoras de los procedimientos de contratación, elaboradas al amparo de lo dispuesto en la disposición adicional vigésima quinta de la citada Ley 30/2007, de 30 de octubre, serán aprobadas por el Ministro de Fomento, previo informe de la Abogacía del Estado, y deberán ser publicadas en el Boletín Oficial del Estado.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, **por los principios de la legislación** de patrimonio de las Administraciones públicas.

En cualquier caso, la adquisición de inmuebles por las Autoridades Portuarias no requerirá del informe favorable previsto por el art. 116 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

JUSTIFICACIÓN

Flexibilizar la gestión del patrimonio evitando informes de las Administraciones Públicas.

ENMIENDA NÚM. 118

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Cinco., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica el apartado p) del punto 1 del artículo 26:

p) Autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades, y la adquisición y enajenación de sus acciones, ~~cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1 por ciento del activo no corriente neto de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.~~ **cuando ello proceda de acuerdo con lo previsto en la presente ley.**

JUSTIFICACIÓN

Se propone su modificación en coherencia con la propuesta de modificación del artículo 46.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 119

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Siete., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se da nueva redacción al artículo 35:

Artículo 35. ~~*Impugnación y*~~ *Revisión de oficio de acuerdos de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.*

~~1. Los acuerdos que adopten los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias u omisiones de los mismos que sean contrarios a lo prevenido en el Plan de Empresa, aprobado con arreglo a lo previsto en el artículo 52 o que incurran en cualquier otra infracción de lo previsto en esta ley, podrán ser recurridos ante el Ministro de Fomento, en el plazo de un mes, computado desde que se tenga conocimiento de su contenido. Este recurso se regirá por lo establecido para el recurso de alzada en el capítulo II del título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Están legitimados para interponer el citado recurso, la Comunidad Autónoma en que se ubique la Autoridad Portuaria y Puertos del Estado, oídas, en su caso, las organizaciones empresariales o sindicales interesadas, que sean relevantes en el ámbito portuario estatal. En los recursos presentados por Puertos del Estado, será preceptivo el informe previo de la Comunidad Autónoma en la que se ubique la Autoridad Portuaria. Asimismo, se recabará informe de Puertos del Estado cuando el recurso sea interpuesto por una Comunidad Autónoma.~~

~~2.~~**1.** ~~El recurso a que se refiere el apartado anterior se entiende sin perjuicio de las facultades de revisión de oficio reguladas en el capítulo I del título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común~~ **Las facultades de revisión de oficio de los órganos de gobierno de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias reguladas en el capítulo I del título V de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas** y en los artículos 217 y 218 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, que se ejercerán con arreglo a las siguientes reglas:

a) Con carácter general, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del **Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible** ~~Ministro de Fomento~~, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, correspondiendo su tramitación al **Ministerio de Transportes y Movilidad**

cve: BOCG-15-A-34-3

Sostenible ~~Ministerio de Fomento~~ o al órgano en el que delegue. **Cuando el acto proceda de una Autoridad Portuaria la delegación podrá realizarse en Puertos del Estado.**

b) En los supuestos de actos dictados en materia tributaria **por los órganos de gobierno**, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del **Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible** ~~Ministro de Fomento~~, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, siendo el **Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible** ~~Ministerio de Fomento~~ el órgano competente para su tramitación.

c) En los supuestos previstos en las letras a) y b) anteriores, el órgano que dictó el acto objeto del procedimiento deberá emitir, en el plazo de diez días, una copia cotejada del expediente, así como un informe de los antecedentes que fuesen relevantes para resolver al órgano competente para tramitar.

d) En los procedimientos previstos en la letra a) anterior será competente para resolver sobre la revisión el **Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible** ~~Ministerio de Fomento~~ u órgano en quien este delegue. **Cuando el acto proceda de una Autoridad Portuaria la delegación podrá realizarse en Puertos del Estado.**

e) La resolución de los procedimientos de revisión previstos en la letra b) anterior corresponderá al Ministerio de Hacienda o al órgano en quien delegue, según lo dispuesto en la Ley General Tributaria y disposiciones dictadas en desarrollo y aplicación de la misma. **Cuando el acto proceda de una Autoridad Portuaria la delegación podrá realizarse en Puertos del Estado.**

f) Iniciado cualquier procedimiento de revisión de oficio, Puertos del Estado podrá solicitar motivadamente al órgano competente para la resolución del procedimiento la suspensión de la ejecución del acto, cuando esta pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación.

JUSTIFICACIÓN

Reducir el margen de la impugnación de los acuerdos de las Administraciones Públicas.

ENMIENDA NÚM. 120

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Siete., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por

cve: BOCG-15-A-34-3

el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica al punto 2 del al artículo 38:

1. Cuando a nivel consolidado no concurran las previsiones a que se refiere el artículo 67.2 de la Ley General Presupuestaria, serán aprobadas **en todo caso** por los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias o por el Consejo Rector de Puertos del Estado, según corresponda, las modificaciones internas de los presupuestos individuales de explotación o capital que no incrementen sus respectivas cuantías totales. De estas modificaciones se informará a Puertos del Estado.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Ampliar el margen de gestión presupuestaria de las administraciones públicas.

ENMIENDA NÚM. 121

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Nueve., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se da una nueva redacción al artículo 41:

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

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

En particular, los bienes de dominio público en puertos que tengan la consideración de Inmuebles de Características Especiales, que sean de uso

cve: BOCG-15-A-34-3

público y gratuito para los usuarios por razón de su naturaleza, del planeamiento especial aprobado o de su funcionalidad cuando se trate de vialidad de cualquier tipo, no están sujetos al Impuesto sobre Bienes Inmuebles en la superficie que así corresponda, aunque se encuentren integrados en un Inmueble de Características Especiales. Las escolleras de protección tendrán la consideración de obra de infraestructura.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 122

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Siete., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se da nueva redacción al artículo 46:

Artículo 46. *Participación en sociedades y otras entidades.*

1. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias podrán participar ~~únicamente~~ en sociedades cuyo objeto y actividad fundamental estén ligados al desarrollo de actividades **vinculadas a usos previstos en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios vigente. De igual manera podrán participar en sociedades cuyo objeto y actividad fundamental estén ligados al desarrollo de actividades logísticas, de transporte y tecnológicas y energéticas, que promuevan la competitividad de los puertos y los tráficos portuarios y la sostenibilidad.** ~~portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan de forma directa la competitividad de los puertos y los tráficos portuarios.~~ En ningún caso podrán participar en sociedades que presten servicios portuarios o en sociedades que tengan influencia efectiva en aquellas, salvo en los casos de ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada de acuerdo con lo previsto en el artículo 109 de esta ley. Tampoco podrán participar en sociedades que directa o indirectamente sean titulares de una concesión de dominio público portuario sobre la que se presten o puedan prestarse servicios portuarios.

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

La adquisición o enajenación de acciones de sociedades en las que participe la Autoridad Portuaria deberá ser autorizada por su Consejo de Administración,

cve: BOCG-15-A-34-3

~~previo informe favorable de Puertos del Estado cuando el conjunto de compromisos contraídos en dicha sociedad no supere el 1 por ciento del activo no corriente neto de la Autoridad Portuaria y~~ siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria. Cuando la operación de adquisición o enajenación no se encuentre nominativamente acordada en el Plan de Empresa la operación requerirá previo informe favorable de Puertos del Estado.

~~Cuando el conjunto de los compromisos contraídos en dicha sociedad pueda superar el 1 por ciento del activo no corriente neto de la Autoridad Portuaria, la adquisición requerirá previa autorización de Puertos del Estado.~~

Cuando la adquisición o enajenación de acciones de sociedades implique la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria de alguno de los organismos o del sistema portuario estatal, la autorización corresponderá al Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento.

2. Deberán ser aprobadas por el Consejo Rector de Puertos del Estado o por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria previo informe favorable de Puertos del Estado, las operaciones de adquisición o enajenación de acciones de terceras sociedades que realicen las sociedades participadas en las que Puertos del Estado o la Autoridad Portuaria, respectivamente, posean individualmente o de forma conjunta una posición dominante **cuando dicha operación no se encuentre nominativamente acordada en el Plan de Empresa**.

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

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

La participación de la Autoridad Portuaria o de sus sociedades dominadas en fundaciones o consorcios deberá ser aprobada por el Consejo de Administración, previo informe favorable de Puertos del Estado **cuando dicha operación no se encuentre nominativamente acordada en el Plan de Empresa**.

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

4. **La participación de Puerto del Estado y de las Autoridades Portuarias en asociaciones o agrupaciones de interés económico deberá ser autorizada, respectivamente, por el Consejo Rector o por el Consejo de Administración de dichas entidades**.

JUSTIFICACIÓN

Agilizar los trámites para autorizar la participación en sociedades.

ENMIENDA NÚM. 123

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Nueve., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica al punto 2 del al artículo 70:

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 72 de esta ley. También, tendrán el carácter de modificación no sustancial la incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, así como las consecuencias que tenga dicha incorporación en el espacio de agua y en las zonas en las que se divide, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto. 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 ciento de la superficie asignada a un determinado uso, ~~salvo la que afecte a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, en cuyo caso tendrá el carácter de alteración significativa.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 124

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Nueve., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica al punto 1 del al artículo 72:

1. En el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, ~~de conformidad con lo establecido en esta ley~~. **así como aquellas otras**

cve: BOCG-15-A-34-3

de carácter complementario o auxiliares de los usos que seguidamente se indican en función de los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.

b) Usos pesqueros.

c) Usos náutico-deportivos **y complementarios de estos**.

d) Usos ~~complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los~~ relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

e) Usos de interacción puerto-ciudad.

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios ~~, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública.~~ **Se exceptúan de dicha prohibición los siguientes supuestos:**

a. **Cuando se trate de explotar o gestionar inmuebles ya existentes en el dominio público portuario y siempre que su destino principal no sea el de usos comerciales, recreativos o análogos.**

b. **Cuando se trate de equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública o por la propia Autoridad Portuaria.**

[…]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 125

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Nueve., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica al punto 3 del artículo 72:

3. Están prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones, **salvo que esta publicidad se ubique en espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.** A estos efectos, no se considera publicidad los carteles informativos y rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión.

JUSTIFICACIÓN

Se propone suprimir la actual restricción que contempla la ley para que una Autoridad Portuaria pueda realizar actividades de publicidad en el exterior de los edificios cuando estos se ubiquen en zonas de interacción puerto-ciudad.

ENMIENDA NÚM. 126

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Catorce., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica al punto 4 del artículo 113:

4. Dichos pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

a) Objeto y ámbito geográfico del servicio portuario.
b) Requisitos de acceso a la prestación del servicio, los cuales deberán ser no discriminatorios, objetivos, adecuados y proporcionados para garantizar la adecuada prestación del servicio, la explotación portuaria en condiciones de eficiencia y seguridad, el comportamiento competitivo de los prestadores y la protección de los usuarios y del interés general.
c) Condiciones de solvencia económico-financiera, técnica o profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes del servicio.

cve: BOCG-15-A-34-3

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

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

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

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

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

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

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

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

l) Garantías.

m) Penalizaciones.

n) Causas de extinción de la licencia, entre las que deberán figurar, además de las previstas en el artículo 119 de esta ley, las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de los requerimientos de seguridad para la prestación del servicio y de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan.

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

cve: BOCG-15-A-34-3

o) Plazo de duración de la licencia.

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

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

Lo previsto en los epígrafes f), g), h) e i) anteriores no resultará exigible respecto a los servicios al pasaje o de manipulación de mercancías que se circunscriban a títulos que requieran el otorgamiento de concesiones o autorizaciones, cuando en dichos títulos se regulen los referidos aspectos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 127

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Catorce., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica al punto 7 del artículo 113:

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

Lo previsto en los epígrafes e), f), g), h) i) i j) anteriores no se incluirán en la licencia si ésta se refiere a un servicio portuario al pasaje y/o de manipulación de mercancías y su ámbito se circunscribe a una terminal otorgada en concesión o autorización, cuando en dichos títulos se regulen los referidos aspectos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 128

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Diecisiete., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica al punto 1 del artículo 166:

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

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

b) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que la unidad, la rentabilidad media de los tres ejercicios **previsionales** inmediatamente anteriores al año en el que se acuerde el Plan de Empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, debe ser positiva.

~~c) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea mayor que la unidad, la rentabilidad media de los tres ejercicios inmediatamente anteriores al año en el que se acuerde el Plan de Empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, no debe ser superior al objetivo de rentabilidad anual establecido para el conjunto del sistema portuario.~~

~~d)~~**c)** En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que 0,70, la rentabilidad media de los tres ejercicios previsionales inmediatamente ~~anteriores~~ posteriores al año en el que se acuerde el Plan de Empresa, si se ~~hubieran aplicado~~ aplicaran los nuevos coeficientes correctores propuestos, no debe ser inferior al objetivo de rentabilidad anual establecido para el conjunto del sistema portuario.

~~e)~~**d)** La diferencia entre los coeficientes correctores propuestos no podrá ser mayor que 0,30.

A estos efectos se entenderá por rentabilidad media de los tres ejercicios **previsionales** el cociente de dividir la media de los resultados **previsionales** del ejercicio de los tres años correspondientes, calculados de acuerdo con lo dispuesto en la letra a) del artículo 157 de esta Ley, por la media de los activos no corrientes netos medios **previsionales** de dichos ejercicios, calculados de acuerdo con lo dispuesto en la letra b) del artículo 157 de esta Ley.

~~En el caso de que para el ejercicio de aplicación de los coeficientes correctores la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso,~~

cve: BOCG-15-A-34-3

~~se apruebe a estos efectos introduzca revisiones en las cuantías básicas de las tasas de utilización, de acuerdo con lo previsto en los artículos 202, 210, 217, 229 y 235 de esta Ley, o modificaciones de los tipos de gravamen de la tasa de ocupación establecidos en el artículo 176, a los efectos del cálculo de la rentabilidad de los tres ejercicios inmediatamente anteriores, se deberá tener en cuenta el impacto que sobre los ingresos de dichos períodos hubieran tenido las revisiones y modificaciones citadas.~~

No obstante los límites anteriores, las Autoridades Portuarias que hayan suscrito un Convenio de Normalización Financiera, en los términos previstos en el artículo 160.3 de esta Ley, deberán aplicar en todo caso coeficientes correctores superiores a la unidad e inferiores a 1,30. Estos coeficientes correctores serán acordados por la Autoridad Portuaria con Puertos del Estado en el marco del correspondiente Plan de Empresa.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 129

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Dieciocho., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se da una nueva redacción al artículo 182:

1. Con el objeto de impulsar la competitividad de los puertos españoles y su adaptación a las condiciones existentes en cada momento en los mercados internacionales, así como el impulso de políticas medioambientales, podrán aplicarse bonificaciones singulares con carácter anual de hasta el 30 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa de ocupación.

2. Esta bonificación podrá aplicarse en los siguientes supuestos:

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

cve: BOCG-15-A-34-3

b. Tener suscrito un convenio con la Autoridad Portuaria para el desarrollo de la competitividad del puerto.

Este convenio deberá contemplar un conjunto de actuaciones para la mejora de la competitividad del puerto en actuaciones a realizar fuera del ámbito de la concesión que afecten a la totalidad del tráfico portuario. Si el convenio contempla la ejecución de inversiones, el importe de las inversiones ejecutadas a la finalización del convenio deberá ser, como mínimo, el 80 % de las inversiones comprometidas a la suscripción del convenio.

Estos convenios podrán tener una duración máxima de tres años.

3. Estas bonificaciones o la posibilidad de las mismas no deberán reflejarse en ningún caso en el título de otorgamiento de la concesión o autorización. La aplicación de esta bonificación en un ejercicio no genera al sujeto pasivo el derecho a percibirla en ejercicios sucesivos ni ningún tipo de derecho concesional.

4. La cuota de la tasa de ocupación que se devengue como consecuencia de las instalaciones de producción o generación de energía eléctrica renovable dentro de un puerto podrán ser objeto de una bonificación de hasta el 90 %, que deberá recogerse en el título de ocupación que se otorgue.

Para el resto de actividades directamente conectadas a la descarbonización de la economía y a la adaptación al cambio climático y/o instalaciones destinadas a este mismo fin podrán aplicarse por la Autoridad Portuaria bonificaciones singulares, de hasta el 30 por ciento.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 130

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Dieciocho., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se da una nueva redacción al artículo 183:

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, **si**

cve: BOCG-15-A-34-3

bien las actividades que realicen terceros cesionarios no devengarán nuevas tasas de actividad con cargo a dichos terceros cesionarios, en los supuestos en que la cesión del uso o disfrute de la concesión se encuentre incluida dentro del propio objeto concesional dada su naturaleza, como en los casos de dársenas deportivas, lonjas o áreas pesqueras, terminales de pasajeros, centros comerciales o de servicios urbano-portuarios, centros tecnológicos o de innovación (`port labs'), o zonas de actividades logísticas.

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 131

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Diecinueve., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica el artículo 199:

En el supuesto de buques fondeados en la Zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota íntegra será el producto de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por cada día natural de estancia o fracción y por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica B, o S en el caso de transporte marítimo de corta distancia, el coeficiente corrector de la tasa del buque que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166 y los siguientes coeficientes, según corresponda:

a) Buques fondeados en aguas no otorgadas en concesión:

1.º Con carácter general: 0,80.
2.º Buques en reparación, siendo las reparaciones realizadas por personal ajeno a la tripulación del buque y buques que realizan operaciones de avituallamiento y aprovisionamiento: 0,48.
3.º Buques que utilicen como combustible gas natural licuado, excluidos los que se dediquen al transporte de este combustible: 0,5.

cve: BOCG-15-A-34-3

b) Buques fondeados en aguas otorgadas en concesión:

1.º Con carácter general: 0,40.

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

3.º Buques que utilicen como combustible gas natural licuado, excluidos los que se dediquen al transporte de este combustible: 0,5.

Aquellas escalas en las que el buque no realice durante el período de la escala actividad comercial, ni avituallamiento, ni atraque en Zona I, la tasa se devengará desde la llegada del buque. En aquellas escalas distintas de las anteriores, en las que se haya realizado con anterioridad al cuarto día de estancia operaciones comerciales distintas a las incluidas en los supuestos de las letras a) y b), a partir del día de inicio de dichas operaciones. Para el resto de las escalas, a partir del cuarto día de estancia.

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

JUSTIFICACIÓN

Existen buques que sólo realizan fondeo en la zona exterior durante un período inferior a 4 días, que posteriormente no entran en el puerto, por lo que actualmente están exentos de esta tasa, cuando se les presta un servicio, que no está exento de riesgos y responsabilidades para la Autoridad Portuaria. Se propone que, en estos casos, en los que el buque no realiza actividad en el puerto, la tasa reducida por fondeo en Zona II se cobre desde el primer día.

ENMIENDA NÚM. 132

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Veinte., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por

cve: BOCG-15-A-34-3

el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se da una nueva redacción al apartado a) del punto 1.º del artículo 208:

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

1.º Caso general:

1.º 1 Pasajero en régimen de transporte en embarque y desembarque en tráficos entre países que apliquen el acuerdo Schengen: 0,75.
1.º 2 Pasajero en régimen de transporte en embarque y desembarque en tráficos con países que no apliquen el acuerdo Schengen: 1,00.
1.º 3 Pasajero en régimen de crucero turístico en el puerto de inicio o final de travesía en embarque y desembarque, a aplicar el día de embarque o desembarque, respectivamente: 1,20.
1.º 4 Pasajero en régimen de crucero turístico en el puerto de inicio o final de travesía con más de un día de permanencia en puerto, salvo el día de embarque y desembarque: 0,75.
En este caso, la cuota íntegra de la tasa se aplicará por pasajero y día o fracción de estancia en puerto posterior al día de embarque o anterior al día de desembarque.
1.º 5 Pasajero en régimen de crucero turístico en tránsito: 0,75. En este caso, la cuota íntegra de la tasa se aplicará por pasajero y día o fracción de estancia en puerto.
1.º 6 Motocicletas y vehículos de 2 ruedas en régimen de pasaje en embarque o desembarque: 1,30.
1.º 7 Automóviles de turismo y vehículos similares en régimen de pasaje, en embarque o desembarque, incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de hasta 5 metros de largo: 2,90.
1.º 8 Automóviles de turismo en régimen de pasaje, en embarque y desembarque incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de más de 5 metros de largo: 5,80.
1.º 9 Autocares y otros vehículos de transporte colectivo en régimen de pasaje, en embarque o desembarque: 15,60.

Los conductores de elementos de transporte sujetos a la tasa de la mercancía quedarán exentos del pago de la tasa del pasaje.
Las Autoridades Portuarias podrán proponer en el marco del Plan de Empresa un coeficiente corrector diferente al determinado en los apartados 1.3, 1.4 y 1.5. En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso, se apruebe se incluirá, si así procede, el coeficiente corrector acordado para cada Autoridad Portuaria.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 133

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Veinte., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se da una nueva redacción al punto 3 del artículo 245:

3. Para incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos que coadyuven al desarrollo económico y social de la zona de influencia económica de los puertos o de España en su conjunto, podrán aplicarse bonificaciones adicionales, no superiores al 40 por ciento, a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía. Los tráficos y servicios marítimos susceptibles de esta bonificación serán los calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos para cada Autoridad Portuaria.

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

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

En el supuesto de bonificaciones cuyo porcentaje dependa de determinadas condiciones que no pueden ser conocidas hasta el final del ejercicio, la Autoridad Portuaria podrá aplicar en factura de forma provisional una bonificación a cuenta, debiendo regularizar a final de año el importe de las bonificaciones a cuenta practicadas.

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

En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá la definición de los tráficos y servicios marítimos sujetos a esta

cve: BOCG-15-A-34-3

bonificación, así como el valor de la misma para cada una de las tasas y, en su caso, condiciones y escalas de aplicación.

Para el cálculo de la bonificación a aplicar se estará a lo dispuesto en el artículo 163 de esta ley.

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

Los porcentajes de bonificación a aplicar a un determinado año se determinarán en el Plan de Empresa, debiendo cumplirse la condición de que el importe total de las bonificaciones previstas por este apartado para ese determinado año en el Plan de Empresa no supere un porcentaje de los ingresos anuales conjuntos por las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía. Este porcentaje será del 25 %, para aquellas Autoridades Portuarias que en el promedio de los tres últimos ejercicios cerrados anteriores al año en que se acuerda el Plan de Empresa tengan una rentabilidad anual superior al objetivo de rentabilidad establecido para el conjunto del sistema portuario, y del 20 % para el resto de las Autoridades Portuarias.

JUSTIFICACIÓN

— Incrementar el importe máximo de las bonificaciones para aquellas Autoridades Portuarias que superen la rentabilidad mínima exigida al conjunto del sistema portuario, hasta un 25 % de la cifra de ingresos, manteniendo el actual porcentaje del 20 % para el resto de las Autoridades Portuarias.

— Posibilidad de aplicar en factura bonificaciones a cuenta.

— Mejora técnica para evitar que un incremento inesperado de tráfico bonificado pueda conllevar que el importe máximo de las bonificaciones supere el valor mínimo del 20 % de los ingresos de dos años anteriores. En este punto, cabe tener en cuenta que la bonificación máxima se establece respecto a un año de tráfico cerrado, por lo que este valor es fijo e inamovible en el año de aplicación de la bonificación, mientras que la bonificación realmente aplicada en un ejercicio es valor variable, obtenido este en base a unos porcentajes fijos de bonificación aprobados por Ley de Presupuestos y un tráfico que puede discrepar de las previsiones iniciales. En este contexto, no resulta razonable que una Autoridad Portuaria, aprobadas determinados porcentajes de bonificaciones, prefiera que el tráfico a operar no sea superior a sus previsiones iniciales, renunciando a ingresos adicionales, por no superar el valor máximo inicialmente aprobado.

ENMIENDA NÚM. 134

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Treinta y ocho., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica al punto 3 del al artículo 295:

1. Las Autoridades Portuarias, con informe vinculante de la Capitanía Marítima en los aspectos de competencia de la Dirección General de la Marina Mercante, elaborarán y aprobarán las Ordenanzas del Puerto ~~previa comprobación de su conformidad con~~ **que deberán ajustarse y ser conformes con lo previsto por** el Reglamento de Explotación y Policía ~~por parte del Organismo Público Puertos del Estado.~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 135

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Cincuenta y cuatro., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se añade una nueva disposición adicional trigésima octava, con el siguiente redactado:

Adicional trigésima octava. De las Autoridades Portuarias con autonomía especial:

1. Dispondrán de un régimen de autonomía especial las Autoridades Portuarias que cumplan con los siguientes tres requisitos:

1. Que por lo menos uno de los puertos bajo su gestión, pertenezca a la red básica de transportes de la UE (TEN-T).
2. Que su volumen total anual de tráfico de mercancía —tanto a granel como carga general— supere los 25 millones de toneladas, siendo el volumen de referencia la media trienal más reciente disponible sobre la base de las estadísticas de Puertos del Estado.
3. Que el importe anual de la cifra de negocios de la Autoridad Portuaria supere los 60 millones de euros, siendo el importe de referencia la media trienal más reciente disponible sobre las cuentas anuales auditadas por la Intervención General del Estado.

cve: BOCG-15-A-34-3

2. El régimen de autonomía especial será reconocido por el Consejo de Ministros, en un plazo máximo de tres meses, a solicitud de la Autoridad Portuaria de que se trate en la que deberá de acreditarse el cumplimiento de los requisitos de anterior referencia.

3. El régimen de autonomía especial entrará en vigor el día 1 de enero del ejercicio siguiente al de su reconocimiento.

4. Se entenderá a todos los efectos que las Autoridades Portuarias a las que se reconozca un régimen de autonomía especial tienen la consideración de entidades a las que se las ha dotado de un estatuto específico de autonomía.

En consecuencia, los diferentes informes que se establecen en esta Ley a emitir por el ente público Puertos del Estado respecto a las competencias de las Autoridades Portuarias tendrán en todos los supuestos un carácter potestativo y no vinculante.

Se exceptúa de lo anterior, el informe a emitir en relación con los faros y señales marítimas, así como los informes referidos a los plazos concesionales cuando éste supere los cincuenta años.

5. Los acuerdos que dicten los actos de gobierno de las Autoridades Portuarias con régimen de autonomía especial no podrán ser objeto del recurso a que se refiere el art. 35.1 de la presente Ley. La revisión de oficio, así como la revocación de los actos administrativos de cualquier naturaleza, incluso los de naturaleza tributaria será competencia del Consejo de Administración de dichas Autoridades Portuarias.

6. En materia de contratación, las Autoridades Portuarias a las que se reconozca un régimen de autonomía especial no precisarán de la autorización para contratar que se regula en la legislación en materia de contratos del sector público en favor del Consejo de Ministros o de los Secretarios de Estado o del titular del departamento ministerial al que se halle adscrito. En consecuencia, no resultará aplicable ni lo dispuesto por el art. 324 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, ni por la Disposición adicional décima del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.

Los actos y decisiones que no sean susceptibles de recurso especial en materia de contratación de acuerdo con la legislación aplicable, podrán ser objeto de recurso potestativo de reposición de conformidad con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; así como en la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

7. Las Autoridades Portuarias dotadas con un régimen de autonomía especial podrán participar en sociedades cuyo objeto y actividad fundamental promueva la competitividad de los puertos y los tráficos portuarios, la sostenibilidad, la innovación o la descarbonización, tales como las de desarrollo de actividades logísticas, de transporte, tecnológicas y energéticas, aun cuando la actividad radique en ámbitos de interacción puerto-ciudad.

Igualmente podrán participar en aquellas sociedades que tengan por objeto explotar, promover o gestionar inmuebles en el dominio público portuario, aun cuando radiquen en ámbitos de interacción puerto-ciudad, siempre que no tengan como objeto principal la explotación de usos comerciales, recreativos o análogos.

La adquisición o enajenación de acciones de sociedades en las que participe la Autoridad Portuaria deberá ser autorizada por su Consejo de Administración, siempre que la inversión correspondiente se encuentre prevista en el Plan de Empresa y sin que se precise para ello el voto favorable de los representantes del

cve: BOCG-15-A-34-3

Estado; en caso de que la inversión de que se trate no esté prevista en el Plan de Empresa se aplicará el régimen general

8. Las Autoridades Portuarias objeto de esta Disposición adicional no se sujetarán a las previsiones contenidas en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas en lo que se refiere a la adquisición, gestión, explotación, administración y enajenación de los bienes patrimoniales que adquiera.

9. Las Autoridades Portuarias a las que se dote con un régimen de especial autonomía podrán contar para su gestión financiera de sociedades de auditoría o de auditores de cuenta contratadas por la propia Autoridad Portuaria.

10. Los convenios regulados en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público que suscriban las Autoridades Portuarias con régimen de autonomía especial deberán estar previstos y dotados financieramente en el respectivo Plan de Empresa, no requiriendo de la obtención de la autorización previa por parte de ningún otro órgano de la Administración para su firma, modificación, prórroga o resolución de mutuo acuerdo, cuya competencia será del Consejo de Administración de dichas Autoridades Portuarias.

11. Sin perjuicio del cumplimiento de los principios, criterios y disposiciones de general aplicación al personal del sector público, el personal de las Autoridades Portuarias con régimen de autonomía especial no estará sujeto al régimen de control y autorizaciones establecido con carácter general respecto del personal al servicio del sector público estatal a favor de los Ministerios de Hacienda y Función Pública y de Política Territorial.

12. El régimen de las tasas portuarias de utilización de instalaciones y de ocupación aplicable a las Autoridades Portuarias a las que se dote con un régimen de especial autonomía será el establecido en esta Ley con las particularidades siguientes en cuanto a los coeficientes correctores de las tasas de utilización y las bonificaciones que seguidamente se refieren, que serán aprobados en la forma que se recoge en los párrafos que siguen:

a. Las Autoridades Portuarias podrán aprobar coeficientes correctores de las tasas de utilización, que podrán ser diferentes en función del tipo de actividad, tipo de tráfico o tipo de producto, y se aplicarán a las cuantías básicas de las tasas del buque (T-1), del pasaje (T-2) y de la mercancía (T-3), con los siguientes límites:

i. Los coeficientes correctores no podrán ser superiores a 1,30, excepto para tasa al pasaje en régimen de crucero turístico que no habrá límite superior.

ii. En el caso de que alguno de los coeficientes correctores sea menor que la unidad, la rentabilidad media de los tres ejercicios inmediatamente anteriores al año en el que se aprueben, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores, debe ser positiva.

iii. La diferencia entre los coeficientes correctores no podrá ser mayor que 0,50. Esta limitación no afecta a la tasa al pasaje en régimen de crucero turístico.

La aprobación de los coeficientes corresponderá al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria. Los coeficientes aprobados deberán de publicarse en el BOE.

Hasta que la Autoridad Portuaria no apruebe nuevos coeficientes correctores, se entenderá que se mantienen los últimos aprobados, incluido el del artículo 166 de esta Ley.

b. La aprobación de la bonificación contemplada en el art. 182 de la Ley corresponderá al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y deberá de publicarse en el BOE.

cve: BOCG-15-A-34-3

c. La aprobación de las bonificaciones de los apartados 3, 3bis y 4 del art.245 corresponderá al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y deberán de publicarse en el BOE.

d. La aprobación de los coeficientes correctores y bonificaciones exigirá de la tramitación del correspondiente expediente.

13. En lo no previsto en la presente Disposición adicional resultará aplicable lo previsto en la presente Ley.

JUSTIFICACIÓN

El sistema portuario español es un pilar fundamental para el comercio internacional y el desarrollo económico del país. La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, consolidada en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, establece el marco normativo actual.

Sin embargo, la creciente competencia global y la necesidad de una gestión más eficiente y adaptada a las demandas del mercado exige una revisión de esta normativa, de manera que se dote de una mayor autonomía operativa y de gestión a los puertos que reúnan determinadas condiciones de carácter objetivo, y que así lo soliciten, justamente para poder atender a los retos a los que deben de dar respuesta

La voluntariedad en el acceso al régimen de especial autonomía se muestra, por otra parte, como una circunstancia necesaria para que las Autoridades Portuarias que reúnan las condiciones precisas para ello puedan determinar el momento de acceso a este régimen especial en función de sus propias circunstancias.

II. Las condiciones objetivas que se han considerado para que una Autoridad Portuaria pueda acceder al régimen de especial autonomía son las de contar con los tres requisitos siguientes:

1. Que por lo menos uno de los puertos bajo su gestión, pertenezca a la red básica de transportes de la UE (TEN-T).

2. Que su volumen total anual de tráfico de mercancía —tanto a granel como carga general— supere los 25 millones de toneladas, siendo el volumen de referencia la media trienal más reciente disponible sobre la base de las estadísticas de Puertos del Estado.

3. Que el importe anual de la cifra de negocios de la Autoridad Portuaria supere los 60 millones de euros, siendo el importe de referencia la media trienal más reciente disponible sobre las cuentas anuales auditadas por la Intervención General del Estado.

III. El régimen de especial autonomía persigue que las Autoridades Portuarias que cuenten con los requisitos que anteriormente se han referido puedan desarrollar sus funciones de manera más ágil y adaptada a las necesidades específicas de esos puertos, mejorando su capacidad de respuesta, simplificando su régimen administrativo y, permitiendo, de esta manera, la atracción de tráfico y dar un mejor servicio a la economía a la que sirven y posibilitando su transición hacia un puerto descarbonizado.

Incrementar la autonomía de gestión de aquellos puertos que hayan demostrado ser competitivos y estén ocupando un lugar destacado en el mercado internacional ha de ser sin duda beneficioso para nuestro país. Responde además a la línea marcada por la UE, con su regulación de los servicios portuarios y la transparencia y autonomía financieras (Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de febrero de 2017 por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos).

IV. En este sentido, el marco legal vigente, con origen en la Ley 27/1992, ha determinado el sistema portuario actual, que puede caracterizarse sin ambages como un éxito. Sin embargo, los puertos de mayor dimensión pueden requerir de un mayor grado de autonomía en la toma de decisiones para poder satisfacer unas necesidades y unos requerimientos que son ahora más exigentes, y, además, en un menor plazo de tiempo.

cve: BOCG-15-A-34-3

V. Estas necesidades y requerimientos exigen:

a. La posibilidad de toma de decisiones más ágiles, sin trámites que las afecten y pongan en riesgo su eficacia.

b. Agilizar los trámites en materia de contratación, retornado así al sistema anterior a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en el que las Autoridades Portuarias podían licitar y contratar sin las exigencias que ahora derivan de dicha legislación que imponen de manera innecesaria la autorización del Consejo de Ministros o del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

c. Promover proyectos estratégicos que dinamicen la actividad portuaria por medio de terceros operadores, participando, así, cuando el proyecto lo requiera, en sociedades mercantiles u otras entidades, aunque sin perjuicio, de la tramitación precisa para ello, por medio de su previsión en el correspondiente plan de empresa a acordar con el ente público Puertos del Estado.

d. Disponer de una gestión financiera más autónoma.

e. Posibilitar un régimen singular en materia patrimonial, similar al de otras entidades, como es el caso de las Zonas Francas.

f. Y, en definitiva, establecer un régimen de autonomía de carácter estatuario.

VI. Pero también se considera que esta autonomía debe de trasladarse a la fijación de las tasas de utilización y a otros aspectos.

El Derecho Comunitario reconoce la competencia interportuaria y su jurisprudencia tiene dicho que la puesta a disposición de infraestructuras de uso colectivo —como las portuarias— a cambio de remuneración es una actividad económica, sujeta al Derecho Comunitario de la Competencia.

Esa realidad está asimismo en el fundamento del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de febrero de 2017 por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos y es la razón por la que el Reglamento impone la obligación de transparencia y autonomía financieras en los puertos de la RTE-T. Concretamente, en cuanto a lo que denomina tasa por infraestructuras portuarias, exige que en la determinación de estas contraprestaciones debe atenderse a la estrategia comercial y económica del puerto —y cuando proceda a los requisitos generales de la política general portuaria del Estado miembro— y debe respetarse el Derecho de la Competencia, en particular las normas sobre ayudas estatales.

La propuesta contempla así la habilitación a las Autoridades Portuarias para establecer los coeficientes correctores y las bonificaciones de las tasas de utilización y ocupación que hoy en día debe aprobar la ley de Presupuestos Generales del ejercicio correspondiente, lo cual, a la luz de la doctrina constitucional no resulta necesario, pues es factible que se desarrolle mediante normas de naturaleza reglamentaria. De conformidad con la doctrina del Tribunal Constitucional el principio de reserva de ley en materia tributaria establece una reserva de ley relativa ya que admite cierta colaboración reglamentaria en la regulación de los tributos; este principio es más flexible en relación con las tasas y, dentro de los elementos esenciales de los tributos; dicho principio es más rígido cuando se regula el hecho imponible y menos cuando se regulan otros elementos, como la base imponible y el tipo de gravamen; finalmente, en la fijación y modificación de las cuantías puede ser especialmente intensa la colaboración reglamentaria

Las Autoridades Portuarias ejercen una auténtica potestad reglamentaria al aprobar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios (así lo ha entendido el Tribunal Supremo) por lo que no pueden considerarse inhábiles para dictar reglamentos, eso sí, siempre dentro de los límites que establezca la ley que, en todo caso, mantiene la regulación de los sujetos pasivos, hecho imponible, base liquidable, etc. y las propias cuantías básicas.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 136

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un Artículo tres nuevo, que queda redactada en los términos siguientes:

Artículo tres. *Modificaciones de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.*

La Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 queda modificada como sigue:

Se modifica la disposición adicional trigésima novena, que queda redactada como sigue:

Disposición adicional trigésima novena. *Régimen de contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias.*

El régimen jurídico de los contratos que celebren Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias será el establecido en esta Ley para las entidades del sector público que, siendo poderes adjudicadores, no tienen la consideración de Administración Pública, excepción hecha del régimen de autorizaciones que establece el artículo 324 de esta ley, que no resultará aplicable.

JUSTIFICACIÓN

Flexibilizar la contratación en las administraciones públicas.

ENMIENDA NÚM. 137

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se propone la adición de un Artículo cuatro nuevo, que queda redactada en los términos siguientes:

Artículo cuatro. *Modificaciones del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.*

El Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales, queda modificada como sigue:

Se modifica la disposición adicional décima, que queda redactada como sigue:

Disposición adicional décima. *Autorizaciones del artículo 324 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.*

El régimen jurídico de los contratos que en las actividades sujetas al Libro Primero de este Real Decreto-Ley celebren Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias será el establecido en el citado Libro Primero para los poderes adjudicadores que no tienen la consideración de Administración Pública.

Están incluidos en el ámbito de aplicación delimitado por el artículo 12 de este Real Decreto-ley, todos aquellos contratos de obras, suministros y servicios que coadyuven al ejercicio de las competencias que corresponden a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias. A estos efectos se consideran dentro de este ámbito de aplicación los contratos de obras de abrigo, de dragado, de atraque, de rellenos portuarios, explanadas y pavimentación, de instalaciones y servicios de los muelles, de accesos y redes viarios y ferroviarios, de estaciones marítimas, de terminales portuarias, de puestos de inspección fronteriza y demás edificios de servicios de los organismo portuarios, así como los contratos de suministro y de servicios que resulten necesarios para la correcta explotación y funcionamiento de los organismos públicos que integran el sistema portuario de titularidad estatal. Se exceptúa a estos organismos del régimen previsto en la disposición adicional décima de esta norma.

JUSTIFICACIÓN

Flexibilizar la contratación en las administraciones públicas.

ENMIENDA NÚM. 138

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se propone la adición de un Artículo seis nuevo, que queda redactada en los términos siguientes:

Artículo seis. *Modificaciones de la Ley 14/1994, de 1 de junio, por la que se regulan las empresas de trabajo temporal.*

La Ley 14/1994, de 1 de junio, por la que se regulan las empresas de trabajo temporal. queda modificada como sigue:

Se añade un nuevo punto en el artículo 18 en los términos siguientes:

9. Las operaciones realizadas por los centros portuarios de empleo con sus socios, en el desarrollo del objeto social de los centros portuarios de empleo, se computarán, a efectos fiscales, por su valor de mercado que será aquel por el que efectivamente se hubieren realizado, siempre que no resulte inferior al coste total, tanto directo como indirecto, de tales servicios o suministros, incluida la parte correspondiente de los gastos generales de la entidad. En caso contrario, se aplicará este último

No quedarán sujetos a este régimen los servicios prestados por los centros portuarios de empleo a terceros no socios.

JUSTIFICACIÓN

La presente enmienda tiene por objeto introducir un nuevo apartado en el artículo 18 de la Ley 14/1994, de 1 de junio, por la que se regulan las empresas de trabajo temporal, con la finalidad de establecer criterios claros para la valoración de las operaciones entre los centros portuarios de empleo (CPE) y sus socios. Esta modificación responde a la necesidad de aportar seguridad jurídica al funcionamiento de dichas entidades, que desarrollan una actividad singular dentro del sector de la estiba portuaria y se configuran como empresas de base mutualista, orientadas a satisfacer las necesidades comunes de mano de obra especializada.

Los CPE poseen una naturaleza propia y diferenciada respecto de las empresas de trabajo temporal ordinarias. Su finalidad no es la intermediación mercantil, sino la gestión compartida del personal portuario entre empresas competidoras, con el objetivo de garantizar una operativa flexible y eficiente adaptada a la variabilidad del tráfico marítimo. Este carácter mutualista, reconocido expresamente en la Ley 4/2022, implica que su actividad no persigue un beneficio empresarial, sino la cobertura de los costes asociados a la prestación de los servicios, revirtiendo cualquier excedente en sus socios.

Históricamente, el régimen aplicable a las antiguas sociedades de estiba ya establecía el principio de equilibrio económico y presupuestario, exigiendo que los ingresos percibidos por los servicios de puesta a disposición de trabajadores cubrieran los costes correspondientes. Con la reforma operada por el Real Decreto-ley 9/2019, se adaptó la Ley de ETT a la realidad de los CPE, consolidando su singularidad funcional y la necesidad de reconocer un régimen propio que garantizase la coherencia entre su objeto y su tratamiento jurídico y fiscal.

En este contexto, resulta necesario establecer normativamente que la valoración de los servicios prestados por los CPE a sus socios se realice a valor de mercado, sin que pueda superar el coste total efectivo de la prestación, incluyendo la parte proporcional de los gastos generales. Este criterio es coherente con el régimen fiscal previsto para otras entidades de base mutualista, como las cooperativas, en la Ley 20/1990, de régimen fiscal de las cooperativas, y evita interpretaciones divergentes que podrían generar inseguridad jurídica o tratamientos fiscales inadecuados.

Con esta enmienda se refuerza la coherencia del sistema normativo, se otorga certeza y estabilidad al régimen económico de los centros portuarios de empleo y se

cve: BOCG-15-A-34-3

garantiza su compatibilidad con los principios de competencia y libertad de empresa. Asimismo, se asegura la continuidad del empleo estable de los trabajadores portuarios, la sostenibilidad económica de las empresas del sector y el cumplimiento de las exigencias derivadas de la jurisprudencia europea en materia de libertad de contratación y organización del trabajo portuario.

ENMIENDA NÚM. 139

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un Artículo ocho nuevo, que queda redactada en los términos siguientes:

Artículo ocho. *Modificaciones del Real Decreto legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las tarifas y la instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas.*

El Real Decreto legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las tarifas y la instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas, queda modificada como sigue:

Se modifica la letra A) del apartado 1 de la regla 14.ª de la Instrucción para la aplicación de las Tarifas del Impuesto sobre Actividades Económicas, que queda redactada de la siguiente manera:

A) Potencia instalada.

Se considera potencia instalada tributable la resultante de la suma de las potencias nominales, según las normas tipificadas, de los elementos energéticos afectos al equipo industrial, de naturaleza eléctrica o mecánica.

No serán, por tanto, computables las potencias de los elementos dedicados a calefacción, iluminación, acondicionamiento de aire, instalaciones anticontaminantes, ascensores de personal, servicios sociales, sanitarios y, en general, todos aquellos que no estén directamente afectos a la producción, incluyendo los destinados a transformación y rectificación de energía eléctrica.

Tampoco se considerarán a estos efectos los hornos y calderas que funcionen a base de combustibles sólidos, líquidos o gaseosos, ni los hornos y calderas eléctricos.

La potencia fiscal en función de la cual se obtendrán las cuotas de la industria será el resultado matemático de reducir a kilovatios la totalidad de la potencia instalada computable, utilizando, en su caso, la equivalencia 1 CV = 0,736 kW.

La potencia instalada en bancos de pruebas, plataformas de ensayo y similares se computará por el 10 por 100 de la potencia real instalada.

Los equipos de reserva de las instalaciones fabriles no constituyen elemento tributario cuando se declaren como tales a la Administración tributaria.

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 140

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un Artículo nueve nuevo, que queda redactada en los términos siguientes:

Artículo nueve. *Modificaciones de la Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre propiedad horizontal.*

La Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre propiedad horizontal, queda modificada como sigue:

Se modifica el primer párrafo del apartado 1 del artículo diecisiete, que queda redactado en los términos siguientes:

1. La instalación de las infraestructuras comunes para el acceso a los servicios de telecomunicación regulados en el Real Decreto-ley 1/1998, de 27 de febrero, sobre infraestructuras comunes en los edificios para el acceso a los servicios de telecomunicación, o la adaptación de los existentes, así como la instalación de sistemas comunes o privativos, de aprovechamiento de energías renovables, incluyendo la aerotermia y geotermia, o de las infraestructuras necesarias para acceder a nuevos suministros energéticos colectivos, podrá ser acordada, a petición de cualquier propietario, por un tercio de los integrantes de la comunidad que representen, a su vez, un tercio de las cuotas de participación.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 141

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se propone la adición de un Artículo diez nuevo, que queda redactada en los términos siguientes:

Artículo diez. *Modificaciones de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo*

La Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, queda modificada como sigue:

Uno. Se modifica el apartado 5 del artículo 74, que queda redactado en los términos siguientes:

5. Las ordenanzas fiscales podrán regular una bonificación de hasta el 50 por ciento de la cuota íntegra del impuesto para los bienes inmuebles en los que se hayan instalado sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol o de la energía ambiente. La aplicación de esta bonificación estará condicionada a que las instalaciones dispongan de la correspondiente homologación por la Administración competente. Los demás aspectos sustantivos y formales de esta bonificación se especificarán en la ordenanza fiscal.

Dos. Se modifica la letra b) del apartado 2 del artículo 103, que queda redactado en los términos siguientes:

b) Una bonificación de hasta el 95 por ciento a favor de las construcciones, instalaciones u obras en las que se incorporen sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía solar o de la energía ambiente. La aplicación de esta bonificación estará condicionada a que las instalaciones dispongan de la correspondiente homologación de la Administración competente.

La bonificación prevista en este párrafo se aplicará a la cuota resultante de aplicar, en su caso, la bonificación a que se refiere el párrafo a) anterior.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 142

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se propone la adición de un Artículo once nuevo, que queda redactada en los términos siguientes:

Artículo once. *Modificaciones del Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica.*

El Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, queda modificada como sigue:

Uno. Se modifica el artículo 1.1.a).5.º, que queda redactado como sigue:

5.º Obtención de la autorización administrativa de explotación provisional para pruebas: 5 años.

Dos. Se modifica el artículo 1.1.b).5.º, que queda redactado como sigue:

5.º Obtención de la autorización administrativa de explotación provisional para pruebas: 5 años.

Tres. Se modifica el último párrafo del apartado 1 del artículo 1, que queda redactado como sigue:

«En permisos de acceso otorgados para proyectos de instalaciones de producción de energía eléctrica de tecnología hidráulica de bombeo y las de tecnología eólica marina, los plazos establecidos en este apartado se podrán extender a solicitud del titular sin que en ningún caso el plazo total de vigencia de los permisos supere los 12 años para la tecnología hidráulica de bombeo y los 9 años para la tecnología eólica marina.»

Cuatro. Se añade un apartado 1 bis al artículo 1 con la siguiente redacción:

«1 bis. Si antes del vencimiento de cualquiera de los hitos administrativos establecidos en el presente real decreto-ley, el promotor acredita la existencia de una medida cautelar que suponga la suspensión de la eficacia de las autorizaciones administrativas otorgadas derivada de la interposición de un recurso administrativo o contencioso-administrativo, el cómputo de los plazos establecidos en este artículo quedará suspendido desde la adopción de la suspensión hasta su levantamiento.

Lo dispuesto en el párrafo anterior también se aplicará cuando la suspensión derive de lo previsto en el apartado 3 del artículo 117 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas.

Esta medida de suspensión del plazo también se aplicará en lo relativo a la obtención de la autorización de explotación definitiva si esta ha sido extendida a petición del promotor al amparo de lo previsto en el artículo 28 del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, o de cualquier otra norma estatal de rango legal que permita la modificación de los plazos recogidos en el Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio.

La suspensión del cómputo de plazos para la acreditación de los hitos administrativos será acreditada por el promotor ante el gestor de la red que hubiera otorgado el permiso de acceso y conexión y ante el órgano competente en materia de energía que ostenta las competencias para otorgar las autorizaciones administrativas previstas en el artículo 53 de la ley 24/2013, de 26 de diciembre, mediante la remisión de la comunicación del órgano que adoptó la medida cautelar

cve: BOCG-15-A-34-3

administrativa o judicial, o de certificación si la suspensión resulta de lo dispuesto por el artículo 117.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

De igual modo el promotor, en el plazo de tres meses desde que reciba la notificación del levantamiento de la medida cautelar, deberá comunicar dicha circunstancia a los sujetos anteriormente señalados. La no comunicación en dicho plazo supondrá la caducidad automática de los permisos de acceso y conexión.»

JUSTIFICACIÓN

El Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica ha establecido medidas para la incorporación ordenada de las instalaciones de producción de origen renovable en el sistema eléctrico, obligando a los promotores a concentrar su desarrollo y ejecución en un periodo de tiempo ajustado, mediante el cumplimiento de determinados hitos.

El artículo 1 de este Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, que determina cinco hitos administrativos, establece que los permisos de acceso y conexión caducarán automáticamente si en un determinado plazo no se han cumplido los hitos definidos. Asimismo, se establece un plazo a computar en meses, bien desde la entrada en vigor del propio Real Decreto-ley, bien desde la obtención del permiso de acceso para los posteriores al 25 de junio de 2020.

Conforme al Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, los titulares de los permisos de acceso para instalaciones de generación de energía eléctrica deben acreditar ante el gestor de la red, en los plazos estipulados al efecto, el cumplimiento del hito correspondiente. En caso contrario, la no acreditación ante el gestor de la red supondrá la caducidad automática de los permisos de acceso y conexión.

El establecimiento de estos hitos ha sido una medida regulatoria eficaz, puesto que se ha conseguido ordenar, fomentar y lanzar el establecimiento de instalaciones renovables.

En este camino de transición, las medidas cautelares judiciales o administrativas tienen prevalencia sobre los hitos administrativos que se aplican para la puesta en servicio de instalaciones de generación renovable con el fin de lograr la protección de otros intereses que podrían se dañados de manera irreversible. Llegados a este extremo, resulta razonable y proporcionado trasladar esa suspensión cautelar de las instalaciones autorizadas a los hitos, con el fin de que el plazo para el cumplimiento de esos hitos tenga en consideración ese tiempo suspendido.

Resulta indudable que el cumplimiento del quinto hito administrativo regulado en el Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, debe suponer que la instalación se encuentra en funcionamiento, vertiendo energía al sistema eléctrico y cumplimiento todos los requisitos exigibles en la normativa que han ido surgiendo a lo largo de los años. Este hecho hace que resulte necesario acometer con carácter urgente la revisión de los artículos relativos a las autorizaciones de explotación del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, contemplado en el Proyecto de Decreto de medidas urgentes de refuerzo del sistema eléctrico

Esta norma recoge, en su régimen de autorizaciones, la existencia de la autorización de explotación. No obstante, el Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos, desarrolla el régimen jurídico y económico de la actividad de producción introduciendo la autorización de explotación provisional para pruebas y la autorización de explotación definitiva.

En consecuencia, se propone introducir en el Real Decreto 23/2020, la modificación de la acreditación del 5.º hito vinculada a la autorización de explotación provisional para pruebas.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 143

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un Artículo cinco nuevo, que queda redactada en los términos siguientes:

Artículo cinco. *Modificaciones de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.*

La Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas queda modificada como sigue:

Se modifica el punto 1 de la Disposición adicional quinta, que queda redactada como sigue:

1. El régimen patrimonial de los organismos públicos a que hacen referencia las disposiciones adicionales novena y décima de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, se sujetará a las previsiones de esta ley, considerándose integrado en el Patrimonio del Estado el patrimonio de estos organismos, en los términos previstos en el artículo 9 de esta ley.

El ente público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias no se sujetarán a las previsiones de esta ley en lo que se refiere a la adquisición, gestión, explotación, administración y enajenación de los bienes patrimoniales que adquiera, debiendo respetar, en todo caso, los siguientes principios:

a) Destino a actividades logístico-portuarias.
b) Eficiencia y economía en su gestión;
c) Eficacia y rentabilidad en la explotación de estos bienes y derechos;
d) Publicidad, transparencia, concurrencia y objetividad en la adquisición explotación y enajenación;
e) Identificación y control a través del inventario y registro correspondiente.

JUSTIFICACIÓN

Flexibilizar la gestión del patrimonio.

ENMIENDA NÚM. 144

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se propone la adición de un Artículo siete nuevo, que queda redactada en los términos siguientes:

Artículo siete. *Modificaciones de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.*

La Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico queda modificada como sigue:

Uno. Se modifica el apartado 4 del artículo 4, que queda redactado en los términos siguientes:

4. Los planes de desarrollo de la red de transporte que se deberán incluir en la planificación, recogerán con el desglose necesario las líneas de transporte, subestaciones y todos aquellos activos de la red de transporte que sea necesario construir, abarcarán periodos de seis años e incluirán criterios y mecanismos de flexibilidad en cuanto a su implementación temporal para adaptarse a la evolución real de la demanda de electricidad, sin perjuicio de su revisión periódica cuando los parámetros y variables que sirvieron de base para su elaboración hubieran variado.

Al menos cada dos años, por acuerdo del Consejo de Ministros, previo trámite de audiencia y previo informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla afectadas, y oído el operador del sistema, se llevará a cabo una modificación de aspectos puntuales de los planes de desarrollo que estén en vigor cuando se produjera alguna o varias de las siguientes situaciones:

a) De acuerdo con los criterios de planificación establecidos, se haya presentado un hecho imprevisto que pudiera afectar de manera significativa a la garantía y seguridad de suministro.

b) Surjan nuevos suministros cuya alimentación por motivos técnicos únicamente pueda realizarse desde la red de transporte y ésta no pudiera realizarse bajo la planificación de la red de transporte vigente.

c) Concurran razones de eficiencia económica del sistema.

d) La construcción de determinadas instalaciones en la red de transporte resulte crítica para la transición energética y la electrificación de la economía y estas no estuvieran contempladas en el instrumento de planificación vigente.

Estas actuaciones podrán ser propuestas por el operador del sistema y gestor de la red de transporte motivando su carácter excepcional.

Los informes señalados anteriormente deberán ser evacuados en un plazo no superior a quince días, y tendrán sentido positivo en caso de no recibirse transcurrido dicho plazo. Asimismo, el trámite de audiencia se realizará por un plazo de quince días.

Adicionalmente, la persona titular del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a propuesta del operador del sistema y previo informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, podrá aprobar las adaptaciones de carácter técnico necesarias para la realización de los planes de desarrollo incluidos en la planificación eléctrica. El informe de esa Comisión deberá ser evacuado en un plazo no superior a quince días, y tendrá sentido positivo en caso de no recibirse transcurrido dicho plazo.

La planificación de la red de transporte de energía eléctrica, incluyendo las eventuales revisiones que pudieran realizarse, se llevará a cabo sujetándose al principio de sostenibilidad económica y financiera del sistema eléctrico previsto en

cve: BOCG-15-A-34-3

el artículo 14 de esta ley y, en todo caso, teniendo en cuenta los límites de inversión anual que se establezcan reglamentariamente por el Gobierno.

Dos. Se añade un artículo 4 bis, con la siguiente redacción:

Artículo 4 bis. *Mecanismo de planificación de posiciones para alimentación de demanda.*

1. A partir de la entrada en vigor de esta ley, cada cuatro meses, el operador del sistema remitirá a la Secretaría de Estado de Energía un informe que contendrá un listado de los nudos de la red de transporte donde sea posible introducir posiciones en el plan de desarrollo de la red de transporte al concurrir simultáneamente para cada uno de ellos las siguientes circunstancias:

a) Se hayan recibido solicitudes de demanda susceptibles de ser conectadas a la red de transporte y no haya sido posible atenderlas exclusivamente por la inexistencia de posiciones disponibles.
b) Exista viabilidad física para poder introducir posiciones adicionales en el plan de desarrollo de la red de transporte vigente en el nudo donde se haya formulado la petición.
c) No supongan incremento de costes de inversión para el sistema más allá de las posiciones que, por la configuración de la subestación, deban ser sufragados por el sistema.
d) Exista capacidad de acceso no otorgada para alimentar la demanda solicitada.

El informe deberá de recoger motivadamente si se dan las circunstancias para incluir en el plan de desarrollo de la red de transporte vigente cada una de las posiciones que recoja el listado.

Para aquellos nudos incluidos en el listado que estén reservados para un concurso de generación, el operador del sistema deberá incluir en este informe si existe alguna posición de entre las planificadas para evacuación de generación susceptible de ser utilizada para la conexión de estas demandas.

2. El mecanismo de planificación de posiciones para alimentación de demanda previsto en el apartado anterior también se aplicará a las peticiones de los distribuidores que sean para atender crecimientos no vegetativos de la demanda. El distribuidor deberá justificar los proyectos de consumo que motiven este incremento no vegetativo de demanda, aportando información detallada al operador del sistema. En este supuesto, no se tendrá en cuenta en la aplicación de la condición c) del apartado 1 el coste de la posición de apoyo a la empresa distribuidora, al ser esta sufragada por el sistema.

3. Una vez recibido el informe anteriormente señalado, en el plazo de dos meses, la persona titular de la Secretaría de Estado de Energía podrá dictar resolución incorporando las posiciones que se consideren necesarias en el plan de desarrollo de la red de transporte, o cambiando la finalidad de las ya previstas o existentes, para la alimentación de aquellos proyectos que hayan demostrado madurez y firmeza, ya sea de forma directa o a través del distribuidor. En ningún caso el número de posiciones incorporado en una subestación por este mecanismo será superior al de una calle de acuerdo con la configuración de la subestación, adicionales a las existentes y a las ya incluidas en el plan de desarrollo de la red de transporte aprobado en virtud de lo previsto en el artículo 4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre.

4. Si existieran nudos donde se hubieran activado concursos de demanda exclusivamente por la inexistencia de posiciones para conectar las peticiones existentes y, una vez modificado el plan de desarrollo de la red de transporte, esta restricción hubiera sido resuelta por este mecanismo, los concursos iniciados se

cve: BOCG-15-A-34-3

resolverán archivándose por pérdida de objeto y el operador del sistema otorgará las peticiones de acceso y conexión asociadas a los mismos por prelación temporal.

5. En aquellos casos en los que no resulte posible aplicar el mecanismo de planificación de posiciones regulado en este artículo por no ser ampliable la subestación, por no poder incorporarse el número de posiciones necesarias para atender la demanda o por ser necesarias actuaciones adicionales para poder ser atendidas, el operador del sistema deberá analizar si es posible atender dicha demanda mediante el mecanismo previsto en el artículo 4.4 de la presente ley.

Tres. Se introduce una nueva letra en el artículo 6, con la siguiente redacción:

m) Los gestores de autoconsumo, que son las personas físicas o jurídicas que representan los intereses de los consumidores asociados a un autoconsumo, mediante la autorización por parte de estos, realizando a su nombre las gestiones necesarias para su buen funcionamiento.

Cuatro. Se modifican los puntos 3, 4, 5 y 6 del artículo 9, que queda redactado en los términos siguientes:

3. Las instalaciones de producción no superiores a 500 kW de capacidad de acceso asociadas a modalidades de suministro con autoconsumo con excedentes estarán exentas de la obligación de inscripción en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica. No obstante, las Comunidades Autónomas y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla podrán dar de alta, de oficio, dichas instalaciones en sus respectivos registros administrativos de autoconsumo. Reglamentariamente se establecerá el procedimiento por el Gobierno el procedimiento para la remisión de dicha información al Ministerio para la Transición Ecológica para su incorporación en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica.

4. Para el seguimiento de la actividad de autoconsumo de energía eléctrica, desde el punto de vista económico, y de su incidencia en el cumplimiento de los objetivos de energías renovables y en la operación del sistema, se crea en el Ministerio para la Transición Ecológica el registro administrativo de autoconsumo de energía eléctrica que será telemático, declarativo y de acceso gratuito.

Las Comunidades Autónomas con competencias en la materia podrán crear y gestionar los correspondientes registros territoriales en los que deberán estar inscritas todos los consumidores acogidos a cualquiera de las modalidades de autoconsumo de energía eléctrica ubicados en el ámbito territorial de aquéllas.

Para aquellos sujetos consumidores, en los que la instalación generadora posea una capacidad de acceso de generación menor de 500 kW que realicen autoconsumo, la inscripción se llevará a cabo de oficio por las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla en sus respectivos registros a partir de la información remitida a las mismas en virtud del Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

Reglamentariamente, previa audiencia de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla, se establecerá por el Gobierno la organización, así como el procedimiento de inscripción y comunicación de datos al registro administrativo de autoconsumo de energía eléctrica. En dicho reglamento, se recogerá la información que las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla deberán remitir al Ministerio para la Transición Ecológica para su incorporación en registro administrativo de autoconsumo de energía eléctrica estatal. Esta información deberá ser remitida aun cuando no dispusieran de registro administrativo autonómico.

cve: BOCG-15-A-34-3

5. La energía auto consumida de origen renovable, cogeneración o residuos estará exenta de todo tipo de cargos y peajes. En el caso en que se produzca transferencia de energía a través de la red de distribución en instalaciones próximas a efectos de autoconsumo se podrán establecer las cantidades que resulten de aplicación por el uso de dicha red de distribución. Los excedentes de las instalaciones de generación asociadas al autoconsumo estarán sometidos al mismo tratamiento que la energía producida por el resto de las instalaciones de producción, al igual que los déficits de energía que los auto consumidores adquieran a través de la red de transporte o distribución estarán sometidos al mismo tratamiento que los del resto de consumidores.

Sin perjuicio de lo anterior, reglamentariamente podrán desarrollarse mecanismos de compensación simplificada entre déficits de los auto consumidores y excedentes de sus instalaciones de producción asociadas, que en todo caso estarán limitados a capacidades de acceso de estas no superiores a 500 kW.

6. Reglamentariamente se establecerán las condiciones administrativas y técnicas para la conexión a la red de las instalaciones de producción asociadas al autoconsumo. Estos requisitos serán proporcionales al tamaño de la instalación y a la modalidad de autoconsumo.

Las instalaciones en modalidad de suministro con autoconsumo sin excedentes de hasta 500 kW de capacidad de acceso se someterán exclusivamente a los reglamentos técnicos correspondientes. En particular, las instalaciones de suministro con autoconsumo conectadas en baja tensión se ejecutarán de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

Las configuraciones de medida que sean de aplicación en las instalaciones de autoconsumo serán definidas reglamentariamente por el Gobierno. En todo caso, estas configuraciones deberán contener los equipos de medida estrictamente necesarios para la correcta facturación de los precios, tarifas, cargos o peajes que le resulten de aplicación.

Cinco. Se añade un nuevo apartado en el artículo 33, que queda redactado en los términos siguientes:

x. Los permisos de acceso y conexión de las instalaciones de almacenamiento serán permisos de acceso flexibles desde la perspectiva de demanda.

Seis. Se añade un último párrafo en el artículo 39, que queda redactado en los términos siguientes:

A los efectos de lo previsto en este apartado no tendrán consideración de consumidor aquellas instalaciones que se traten exclusivamente de instalaciones de producción de energía eléctrica hibridadas con instalaciones de almacenamiento que, de conformidad con lo recogido en su permiso de acceso, puedan consumir energía eléctrica de la red. De igual modo, tampoco tendrán consideración de consumidor a estos efectos las instalaciones de almacenamiento aisladas que consuman e inyecten energía eléctrica de la red.

Siete. Se modifica la letra u) del apartado 2 del artículo 40, que queda redactado en los términos siguientes:

u) Disponer de un servicio de atención a los titulares de instalaciones de autoconsumo y a sus representantes, incluidos el gestor de autoconsumo y las comercializadoras, cualquiera que sea la modalidad del mismo, que permita interponer quejas, reclamaciones e incidencias en relación con los expedientes de acceso a la red de dichas instalaciones, así como obtener información sobre cuál

cve: BOCG-15-A-34-3

es el siguiente paso en la gestión, quién es el sujeto que debe ejecutarlo, los plazos que resulten de aplicación y toda aquella información que resulte relevante y de la que el consumidor deba disponer para la tramitación del expediente. Asimismo, este servicio permitirá realizar solicitudes de información sobre el estado de los expedientes.

Para la prestación de este servicio se habilitará un número de teléfono gratuito, así como una dirección de correo electrónico o servicio web a través de los que los interesados podrán dirigirse indistintamente al gestor.

El sistema de comunicación electrónica deberá emitir de forma automatizada un acuse de recibo donde quede constancia de la fecha, hora y número de solicitud.

Ocho. Se añade una letra nueva en el apartado 1 del artículo 44, que queda redactado en los términos siguientes:

x) A suscribir un contrato de agregación con su propio comercializador o con un agregador independiente. La celebración de un contrato de agregación con un agregador independiente en ningún caso necesitará el consentimiento de la comercializadora con la que el consumidor tenga contratado el suministro.

Los consumidores que suscriban un contrato de agregación no estarán sujetos a requisitos técnicos o administrativos, procedimientos o gastos discriminatorios por parte de su comercializadora de energía eléctrica fundamentados en la existencia de un contrato de agregación, ni deberán hacer frente a pagos, multas u otras restricciones contractuales indebidos solicitados por sus comercializadores de energía eléctrica como consecuencia de la suscripción de dicho contrato.

Nueve. Se modifica el artículo 49, que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo 49. *Gestión de la demanda, almacenamiento y flexibilidad.*

1. Las Administraciones públicas promoverán la flexibilidad y la optimización de los recursos del sistema eléctrico, la minimización del coste de la energía y el cumplimiento de los objetivos de política energética.

2. Las empresas eléctricas, los consumidores y el operador del sistema, en coordinación con otros agentes, podrán realizar y aplicar medidas que fomenten una mejora de la gestión de la demanda eléctrica y que contribuyan a la optimización de la curva de carga y/o a la eficiencia y ahorro energéticos.

Los consumidores y los titulares de instalaciones de almacenamiento, bien directamente o a través de comercializadores o agregadores independientes, podrán participar, en su caso, en los servicios incluidos en el mercado de producción o gestión de la demanda de acuerdo a lo que reglamentariamente se determine, así como aquellas otras medidas que pueda adoptar la Administración para incentivar la mejora del servicio a los usuarios y la eficiencia y el ahorro energéticos o para mantener la estabilidad del sistema.

3. Sin perjuicio de lo anterior, la Administración podrá adoptar medidas que incentiven la mejora del servicio a los usuarios y la eficiencia y el ahorro energético, directamente o a través de agentes económicos cuyo objeto sea el ahorro y la introducción de la mayor eficiencia en el uso final de la electricidad.

Entre estas medidas se incluirá el servicio de interrumpibilidad gestionado por el operador del sistema.

El cumplimiento de los objetivos previstos en dichas medidas podrá dar lugar al reconocimiento de los costes en que se incurra para su puesta en práctica, que podrán tener la consideración de costes del sistema. A los efectos de dicho reconocimiento las medidas deberán ser aprobadas por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, previo informe de la Comisión

cve: BOCG-15-A-34-3

Nacional de los Mercados y la Competencia y de las Comunidades Autónomas en su ámbito territorial.

4. Con el objeto de conseguir un sistema eléctrico flexible, capaz de responder y adaptarse a condiciones dinámicas, que permita la integración eficiente de la electricidad generada a partir de fuentes de energía renovable para cumplir los objetivos de la Ley 7/2021, de Cambio Climático, anticipar problemas de saturación y garantizar la calidad de suministro, en el marco de lo ordenado por el Reglamento (UE) 2019/943, de 5 de junio de 2019, relativo al mercado interior de la energía, se facilitará e incentivará la participación en los mercados, en régimen no discriminatorio, al almacenamiento de energía, la gestión de la demanda así como de otros servicios de flexibilidad no fósiles.

5. A los efectos de adoptar el objetivo nacional de flexibilidad no fósil y, en su caso, de los mecanismos de apoyo a la flexibilidad necesarios para el sistema, la Secretaría de Estado de Energía será la autoridad designada que adoptará mediante resolución el informe sobre las estimaciones de necesidades de flexibilidad a que se refiere el artículo 19 sexies del Reglamento (UE) 2019/943, de 5 de junio de 2019, relativo al mercado interior de la energía, a propuesta del operador del sistema y previo informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en los términos previstos para ello en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Diez. Se añade un artículo 49 bis, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Los participantes en el mercado que presten servicios de agregación, incluidos los agregadores independientes, tendrán derecho a participar en los mercados de electricidad sin el consentimiento de otros participantes en el mercado, y de manera específica en los mercados de balance para la prestación de servicios de respuesta de demanda, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

2. Reglamentariamente se definirá el modelo de agregación, que establecerá los términos y condiciones en que el agregador independiente se relacionará con los restantes participantes de mercado, en particular los comercializadores de energía eléctrica, en la prestación de servicios de agregación. A tal fin, se podrá definir un mecanismo de corrección y compensación basado en el principio de no discriminación, que en ningún caso supondrá obstáculos a la entrada en el mercado de sujetos que presten servicios de agregación ni obstáculos a la flexibilidad.

3. Serán obligaciones de los agregadores independientes:

a) Comunicar el inicio y el cese de su actividad como agregador independiente al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en los términos y la forma que reglamentariamente se establezcan.

Cuando la actividad se vaya a desarrollar exclusivamente en el ámbito territorial de una sola comunidad autónoma, deberá comunicarse al órgano competente en materia de energía de la comunidad autónoma correspondiente quien, en el plazo máximo de un mes, dará traslado al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

b) Ser responsables económicamente de los desvíos que causen en el sistema eléctrico. A tales efectos, serán sujetos de liquidación responsables del balance o delegarán su responsabilidad en materia de balance con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (UE) 2019/943.

c) Mantener el cumplimiento de los requisitos que se determinen para actuar como agregador independiente.

d) Informar a sus clientes sobre sus derechos respecto de las vías de solución de conflictos de que disponen en caso de litigio. A estos efectos las

cve: BOCG-15-A-34-3

empresas que presten servicios de agregación deberán ofrecer a sus consumidores, la posibilidad de solucionar sus conflictos a través de una entidad de resolución alternativa de litigios en materia de consumo a la que estén adheridas, que cumpla los requisitos establecidos por la Directiva 2013/11/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013 y en las disposiciones nacionales de transposición. Dichas entidades habrán de ser acreditadas como tales por la autoridad competente.

e) Las restantes obligaciones que se determinen reglamentariamente.

4. Los agregadores independientes tendrán derecho a:

a) Actuar como participantes en todos los mercados de electricidad, sin necesidad de consentimiento por parte del resto de participantes y sin que exista trato discriminatorio.

b) Disponer de un acceso a los datos del consumidor final fácil, equitativo y no discriminatorio, que proteja la información comercial sensible y los datos personales del consumidor.

c) Contratar libremente con el consumidor sin que medie el consentimiento de la empresa comercializadora de energía eléctrica del consumidor final, y sin que esta pueda establecer ningún tipo de obstáculo a la celebración de dicho contrato de agregación.

d) Los restantes derechos que se determinen reglamentariamente.

5. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia publicará en su página web un listado que contendrá los agregadores independientes que, de acuerdo con presente artículo, hayan comunicado al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y, en su caso, a la Administración competente, el inicio de su actividad y que no hayan comunicado el cese de la misma.

Once. Se modifica el primer párrafo del punto 1 del artículo 53, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Para la puesta en funcionamiento de nuevas instalaciones de transporte, distribución, producción, almacenamiento, líneas directas, así como para infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, contempladas en la presente ley o modificación de las existentes se requerirá de las siguientes autorizaciones administrativas:

Doce. El párrafo de la letra c) del apartado 1 del artículo 53, que queda redactado en los términos siguientes:

c) Autorización de explotación, que permite, una vez ejecutado el proyecto, poner en tensión las instalaciones y proceder a su explotación. Con carácter previo a la emisión de la autorización de explotación definitiva, a petición del titular de la instalación podrá extenderse la autorización de explotación provisional para pruebas de la misma. Esta autorización provisional para pruebas será obligatoria para las instalaciones de producción y almacenamiento y potestativa para el resto de las instalaciones.

Trece. El primer párrafo del punto 3 del artículo 53 pasa a tener la siguiente redacción:

3. Reglamentariamente se podrá eximir a determinadas instalaciones de producción y de almacenamiento de hasta 500 kW de potencia instalada del régimen de autorizaciones previsto en los apartados 1.a) y 1.b) del presente artículo.

cve: BOCG-15-A-34-3

Catorce. Se añade un último párrafo al punto 1 del artículo 53, que queda redactado en los términos siguientes:

Las infraestructuras eléctricas para la alimentación de las estaciones de recarga que discurren desde el punto de conexión con red de distribución o transporte hasta el propio punto de recarga que no requieran declaración de utilidad pública ni evaluación de impacto ambiental, estarán exentas de las autorizaciones previstas en este apartado. Antes de la energización de estas instalaciones, el titular deberá presentar un proyecto de ejecución junto con una declaración responsable que acredite el cumplimiento de la normativa de calidad y seguridad industrial que le sea de aplicación y en el que se justifique que la actuación no se encuentra dentro del ámbito de aplicación de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre. Reglamentariamente se podrá exigir la presentación de documentación adicional para acogerse a esta exención.

Quince. Se modifica el punto 1 del artículo 54, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Se declaran de utilidad pública las instalaciones de producción de energía eléctrica, las instalaciones de almacenamiento que inyecten energía en las redes de transporte o distribución de energía eléctrica, las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica, así como las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, a los efectos de expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su establecimiento y de la imposición y ejercicio de la servidumbre de paso.

Dieciséis. Se añade una disposición adicional nueva, que queda redactado en los términos siguientes:

Disposición adicional nueva. *Reducción del número de horas equivalentes de funcionamiento mínimo y del umbral de funcionamiento de 2025.*

Excepcionalmente, los valores del número de horas equivalentes de funcionamiento mínimo y del umbral de funcionamiento aplicables al año 2025 de las instalaciones tipo del régimen retributivo específico quedan reducidos en un 25 % respecto de los valores en vigor.

JUSTIFICACIÓN

Desde marzo de 2024 ha aumentado sensiblemente el número de horas con precios de mercado diario de la electricidad nulos o negativos, acentuándose esta situación en abril y mayo de 2025, destacando este último mes, en el que este fenómeno se ha producido en todas las horas entre las 12:00 y las 17:00. Esta circunstancia no fue prevista en la estimación de las horas equivalentes de funcionamiento mínimo y del umbral de funcionamiento para el semiperiodo regulatorio 2023-2025, no siendo posible su revisión por vía reglamentaria. Por ello, con objeto de que las instalaciones con régimen retributivo específico no vean minorados sus ingresos anuales previstos, es preciso reducir de forma urgente y excepcional, para el año 2025, los valores del número de horas equivalentes de funcionamiento mínimo y del umbral de funcionamiento en un 25 % respecto de los valores en vigor.

De hecho la CNMC en su informe PN/CNMC/024/25 sobre el RD de Medidas urgentes de refuerzo del sistema eléctrico determinaba que situaciones de precios de mercado como la experimentada la pasada primavera pueden alterar sustancialmente el cómputo de horas, al encadenarse sucesivos episodios de 6 horas consecutivas o más a precios cero o negativos en las horas centrales de cada día, circunstancia muy difícil de

cve: BOCG-15-A-34-3

anticipar con varios años de antelación, por lo que se aconseja contemplar la posibilidad de flexibilizar estos parámetros en plazos inferiores al semiperiodo.

ENMIENDA NÚM. 145

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un Artículo doce nuevo, que queda redactada en los términos siguientes:

Artículo doce. *Modificaciones del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.*

El Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas., queda modificada como sigue:

Uno. Se modifica el apartado c) del punto 1 del artículo 70, que queda redactado como sigue:

1. Las concesiones y autorizaciones de ocupación del dominio público para instalaciones destinadas a actividades deportivas de carácter náutico federado, que únicamente podrán otorgarse en tramos urbanos de playa, además de cumplir las disposiciones que les sean aplicables con carácter general y las específicas reguladoras de su actividad, deberán ajustarse a los siguientes criterios:

a) Las instalaciones se ubicarán, preferentemente, fuera de la playa. Cuando esto no sea posible, se situarán en los extremos de la playa, adosadas al límite de aquélla.
b) Los usos permitidos en estas instalaciones serán los estrictamente necesarios para realizar la actividad deportiva náutica.
c) Las instalaciones deberán estar adaptadas al entorno en que se encuentren situadas y mantendrán la superficie que vienen ocupando o la que sea necesaria para la viabilidad de la actividad náutico-deportiva, que será certificada por el Ayuntamiento y el órgano competente que determine cada comunidad autónoma.
d) En ningún caso se permitirán instalaciones destinadas a actividades deportivas no náuticas.

Dos. Se añade una nueva disposición transitoria segunda, que queda redactado como sigue:

Disposición transitoria segunda. *Régimen transitorio aplicable a los títulos concesionales otorgados y a las instalaciones destinadas a actividades deportivas de carácter náutico federado.*

Aquellas instalaciones destinadas a actividades deportivas de carácter náutico federado que no cuenten con concesión vigente o que tengan un expediente de prórroga en tramitación en el momento de la entrada en vigor de la modificación del artículo 70.1.c) del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, dispondrán de un

cve: BOCG-15-A-34-3

plazo máximo de 1 año para solicitar un nuevo título concesional o adaptarse a la nueva norma.

JUSTIFICACIÓN

La modificación propuesta del artículo 70.1.c) del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas tiene como objetivo garantizar la continuidad y viabilidad de las actividades náuticas de los clubes de playa, a la vez que asegura la protección del entorno y el uso responsable del dominio público marítimo-terrestre.

La limitación estricta de los espacios disponibles para las instalaciones náuticas establecida en el redactado actual del artículo 70.1 c) del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas puede ser insuficiente para los clubes náuticos de playa que gestionan embarcaciones, equipos o que ofrecen servicios variados y esta restricción de superficie dificulta el desarrollo de instalaciones adecuadas para atender socios, cursos de formación, mantenimiento de embarcaciones, etc.

La limitación genera efectos adversos no previstos, como la inviabilidad económica y operativa de los clubes náuticos de playa. Esta tendencia, que se ha observado en la práctica, lleva a la desaparición de los clubes náuticos de playa por inviables, un fenómeno que no era la intención del legislador.

Los clubes de playa son fundamentales para la enseñanza de la vela ligera y otros deportes náuticos, especialmente entre las nuevas generaciones, y su desaparición afectaría negativamente el acceso del deporte y el fomento de la cultura náutica en las comunidades costeras.

La propuesta de modificación del artículo 70.1.c) del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas establece el mantenimiento de la superficie ocupada para la viabilidad de la actividad que es fundamental para el desarrollo adecuado de las actividades náuticas.

Las instalaciones deben contar con el espacio suficiente para la práctica segura de vela ligera y otras actividades náuticas. El mantenimiento de estas superficies es esencial para que los clubes náuticos de playa puedan seguir funcionando correctamente, además de garantizar que las instalaciones puedan ser adaptadas para su crecimiento y mejora, favoreciendo el desarrollo continuo de la actividad náutica.

La práctica de actividades náuticas, especialmente la vela ligera, en entornos no adecuados o incompatibles con el tráfico portuario genera riesgos significativos para los usuarios. Las zonas de playa tienen condiciones ideales para ser base de práctica de los deportes de vela ligera, lo que implica la necesidad de mantener las instalaciones en estos espacios para asegurar la seguridad de los usuarios. Las infraestructuras deben ser técnicamente adecuadas y estar situadas en entornos que no interfieran con el tráfico marítimo ni con otras actividades portuarias.

La propuesta busca garantizar que los clubes náuticos de playa puedan operar en espacios adecuados, sin poner en peligro la integridad de los usuarios ni el desarrollo de las actividades, y para ello se tutela por parte de las administraciones locales y los órganos competentes de cada Comunidad Autónoma que haya asumido competencias de deportes o litoral y las Federaciones deportivas implicadas.

Igualmente, mediante esta propuesta se sigue exigiendo que las instalaciones se adapten al entorno en el que están ubicadas, promoviendo su integración paisajística y minimizando su impacto ambiental. Esta adaptación asegura que las instalaciones sean compatibles con el entorno natural y con los usos públicos de la playa, sin comprometer la sostenibilidad a largo plazo del ecosistema costero.

En cuanto a la Disposición transitoria los interesados pueden solicitar un nuevo título concesional.

cve: BOCG-15-A-34-3

La aplicación de la modificación del artículo 70.1.c) a concesiones vigentes sin importar su fecha de otorgamiento garantiza la equidad en el tratamiento de los concesionarios.

Esta disposición asegura que aquellos clubes náuticos que ya están gestionando su renovación de concesión no enfrenten nuevos obstáculos o modificaciones drásticas en sus condiciones sin la posibilidad de adecuarse. Es una medida que promueve la coherencia administrativa y evita la inseguridad jurídica durante los procedimientos en curso.

ENMIENDA NÚM. 146

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un Artículo trece nuevo, que queda redactada en los términos siguientes:

Artículo trece. *Modificaciones del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.*

El Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica, queda modificada como sigue:

Uno. Se modifican el apartado c), g) y j) del artículo 3:

c) Instalación de producción: Instalación de generación inscrita en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica del Ministerio para la Transición Ecológica, donde se reflejarán las condiciones de dicha instalación, en especial, su respectiva potencia.

Adicionalmente, también tendrán consideración de instalaciones de producción aquellas instalaciones de generación que, de acuerdo con lo previsto en el artículo 9.3 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, aun no estando inscritas en el registro de producción, cumplan con los siguientes requisitos:

i. Tengan una capacidad de acceso no superior a 500 kW.

ii. Estén asociadas a modalidades de suministro con autoconsumo con o sin almacenamiento.

iii. Puedan inyectar energía excedentaria en las redes de transporte y distribución.

iv. Adicionalmente, también tendrán consideración de instalaciones de producción aquellas formadas por un punto de suministro constituido únicamente por una instalación de almacenamiento.

g) Instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a las mismas: Instalación de producción o generación destinada a generar energía eléctrica para suministrar a uno o más consumidores acogidos a cualquiera de las

cve: BOCG-15-A-34-3

modalidades de autoconsumo en las que se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

i. Estén conectadas a la red interior de los consumidores asociados o estén unidas a éstos a través de líneas directas.
ii. Estén conectadas a cualquiera de las redes de baja tensión derivada del mismo centro de transformación.
iii. Se encuentren conectados a una distancia inferior a 500 metros de los consumidores asociados. A tal efecto se tomará la distancia entre los equipos de medida en su proyección ortogonal en planta.
iv. En caso de que la instalación de producción disponga de un punto de conexión a la red a una tensión igual o inferior a 36 kV, se encuentre conectada a una distancia inferior a 5000 metros de los consumidores asociados. A tal efecto, se tomará la distancia entre los equipos de medida en su proyección ortogonal en planta.

También tendrá la consideración de instalación de producción próxima a las de consumo y asociada a través de la red, aquella planta de generación que empleando exclusivamente tecnología fotovoltaica ubicada en su totalidad en la cubierta de una o varias edificaciones, en suelo industrial o en estructuras artificiales existentes o futuras cuyo objetivo principal no sea la generación de electricidad, esta se conecte al consumidor o consumidores a través de las líneas de transporte o distribución y siempre que estas se encuentren a una distancia inferior a 5.000 metros de los consumidores asociados. A tal efecto se tomará la distancia entre los equipos de medida en su proyección ortogonal en planta.

j) Servicios auxiliares de producción: Los definidos en el artículo 3 del Reglamento unificado de puntos de medida del sistema eléctrico, aprobado por Real Decreto 1110/2007, de 24 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento unificado de puntos de medida del sistema eléctrico.

Los servicios auxiliares de producción se considerarán despreciables, y por tanto no requerirán de un contrato de suministro particular para el consumo de los servicios auxiliares de producción, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

i. Sean instalaciones próximas de red interior.
ii. Se trate de instalaciones de generación con tecnología renovable destinadas a para suministrar a uno o más consumidores acogidos a cualquiera de las modalidades de autoconsumo y su capacidad de acceso instalada sea igual o menor de 500 kW.
iii. En cómputo anual, la energía consumida por dichos servicios auxiliares de producción sea inferior al 1 % de la energía neta generada por la instalación.

Dos. Se modifican el punto 1 y 2 del artículo 4:

1. Se establece la siguiente clasificación de modalidades de autoconsumo:

a) Modalidad de suministro con autoconsumo sin excedentes. Corresponde a las modalidades definidas en el artículo 9.1.a) de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre. En estas modalidades se deberá instalar un mecanismo antivertido que impida la inyección de energía excedentaria a la red de transporte o de distribución. En este caso existirá un único tipo de sujeto de los previstos en el artículo 6 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, que será el sujeto consumidor.

b) Modalidad de suministro con autoconsumo con excedentes. Corresponde a las modalidades definidas en el artículo 9.1.b) de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre. En estas modalidades las instalaciones de producción próximas y asociadas a las de consumo podrán, además de suministrar energía para autoconsumo, inyectar energía excedentaria en las redes de transporte y distribución. Se considerará también dentro de esta modalidad a los sistemas de

cve: BOCG-15-A-34-3

almacenamiento distribuido próximos y/o asociados a instalaciones de consumo, que podrán inyectar energía a la red, independientemente de la existencia de una instalación de generación asociada. En estos casos existirán dos tipos de sujetos de los previstos en el artículo 6 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, que serán el sujeto consumidor y el productor.

Las instalaciones de generación que sean instalaciones de almacenamiento distribuido deberán cumplir con los requisitos aplicables a cada modalidad de autoconsumo conforme a lo previsto en el presente real decreto para poder acogerse a ellas.

2. La modalidad de suministro con autoconsumo con excedentes, se divide en:

a) Modalidad con excedentes acogida a compensación: Pertenecerán a esta modalidad, aquellos casos de suministro con autoconsumo con excedentes en los que voluntariamente el consumidor y el productor opten por acogerse a un mecanismo de compensación de excedentes, así como aquellos supuestos en los que el titular de una instalación de almacenamiento no asociadas a instalaciones de autoconsumo opte por acogerse a dicho mecanismo. Esta opción solo será posible en aquellos casos en los que se cumpla con todas las condiciones que seguidamente se recogen:

i. La fuente de energía primaria sea de origen renovable.

ii. La capacidad de acceso de las instalaciones de producción asociadas no sea superior a 500 kW.

iii. Si resultase necesario realizar un contrato de suministro para servicios auxiliares de producción, el consumidor haya suscrito un único contrato de suministro para el consumo asociado y para los consumos auxiliares de producción con una empresa comercializadora, según lo dispuesto en el artículo 9.2 del presente real decreto.

iv. El consumidor y productor asociado hayan suscrito un contrato de compensación de excedentes de autoconsumo definido en el artículo 14 del presente real decreto.

v. La instalación de producción no tenga otorgado un régimen retributivo adicional o específico.

b) Modalidad con excedentes no acogida a compensación: Pertenecerán a esta modalidad, todos aquellos casos de autoconsumo con excedentes que no cumplan con alguno de los requisitos para pertenecer a la modalidad con excedentes acogida a compensación o que voluntariamente opten por no acogerse a dicha modalidad.

Tres. Se modifica el punto 1 del artículo 8:

1. Con carácter general, para acogerse a cualquiera de las modalidades de autoconsumo, o en caso de estar ya acogido a una modalidad de autoconsumo regulada, cuando se modifique la potencia instalada de la instalación de generación, cada uno los consumidores que dispongan de contrato de acceso para sus instalaciones de consumo, deberá comunicar dicha circunstancia a la empresa distribuidora, o en su caso empresa transportista, directamente o a través de la empresa comercializadora. La empresa distribuidora, o en su caso la empresa transportista, dispondrá de un plazo de diez días desde la recepción de dicha comunicación para modificar el correspondiente contrato de acceso existente, de acuerdo con la normativa de aplicación, para reflejar este hecho y para su remisión al consumidor. El consumidor dispondrá de un plazo de diez días desde su recepción para notificar a la empresa transportista o distribuidora

cve: BOCG-15-A-34-3

cualquier disconformidad. En caso de no hacerse dicha notificación se entenderán tácitamente aceptadas las condiciones recogidas en dicho contrato.

Sin perjuicio de lo anterior, para aquellos sujetos consumidores, en los que la instalación generadora posee una capacidad de acceso igual o menos de 500 kW y que realicen autoconsumo, la modificación del contrato de acceso será realizada por la empresa distribuidora a partir de la documentación remitida por las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla a dicha empresa como consecuencia de las obligaciones contenidas en el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión. Las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla deberán remitir dicha información a las empresas distribuidoras en el plazo no superior a diez días desde su recepción. Dicha modificación del contrato será remitida por la empresa distribuidora a las empresas comercializadoras y a los consumidores correspondientes en el plazo de cinco días a contar desde la recepción de la documentación remitida por la comunidad o ciudad autónoma. El consumidor dispondrá de un plazo de diez días desde su recepción para notificar a la empresa transportista o distribuidora cualquier disconformidad. En caso de no hacerse se entenderán tácitamente aceptadas las condiciones recogidas en dicho contrato.

Cuatro. Se modifica el punto 1 del artículo 16 bis:

1. Para los consumidores que deseen realizar autoconsumo con excedentes y siempre que la instalación de producción tenga una capacidad de acceso igual o menor de 500 kW, el tiempo de activación del autoconsumo no podrá superar los dos meses.

Por tiempo de activación se entenderá el tiempo transcurrido desde el día en que la empresa distribuidora de energía eléctrica recibe la documentación necesaria para la realización de la modificación del contrato de acceso prevista en el artículo 8 del presente real decreto hasta el momento en que recibe la comunicación de que ya puede iniciar vertidos a la red y éstos se consideran en la facturación. Se debe definir también qué se considera “documentación necesaria” en el caso de los autoconsumos individuales y colectivos.

Se establecerá también un régimen sancionador a las empresas gestoras de la red, en función de los kWh, o de los días durante los cuales se impide la inyección a la red (o el autoconsumo en el caso de los autoconsumos colectivos), cuando esta realice un incumplimiento de plazos.

Cinco. Se modifican el punto 1 y 5 del artículo 20:

1. Aquellos sujetos consumidores que realicen autoconsumo, en los que la instalación de generación posea una capacidad de acceso de generación menor de 500 kW., la inscripción en el registro de autoconsumo se llevara a cabo de oficio por las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla en sus respectivos registros a partir de la información remitida a las mismas en virtud del Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

5. La Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio para la Transición Ecológica incorporará en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica aquellas instalaciones de producción no superiores a 500 kW de capacidad de acceso asociadas a modalidades de suministro con autoconsumo con excedentes con base en la información procedente del registro administrativo de autoconsumo de energía eléctrica.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 147

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un Artículo catorce nuevo, que queda redactada en los términos siguientes:

Artículo catorce. *Modificaciones del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica.*

El Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica, queda modificada como sigue:

Uno. Se modifican el punto 1 del artículo 10, que queda redactado en los términos siguientes:

1. Los sujetos referidos en el párrafo a) del apartado 1 del artículo 2 que estén obligados a obtener un permiso de acceso y conexión, de conformidad con lo previsto en el artículo 4 de este real decreto, deberán presentar al gestor de la red a la que deseen conectarse una solicitud para la obtención de los permisos de acceso y de conexión. En el caso de los permisos de acceso y de conexión para las instalaciones de generación de más de 500 kW de capacidad de acceso, las solicitudes deberán efectuarse para un nudo o tramo de línea concreto de la red.

Esta solicitud deberá efectuarse en los términos y con el contenido que establezca la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de acuerdo con lo previsto en el artículo 33.11 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre.

Dos. Se modifican el punto 2 del artículo 23, que queda redactado en los términos siguientes:

2. Quedarán exentas de la presentación de la garantía a la que se refiere el apartado anterior, las siguientes instalaciones:

a) Las que, de acuerdo con el artículo 17 de este real decreto, están exentas de obtener permisos de acceso y conexión.

b) Las asociadas a una modalidad de autoconsumo con excedentes de capacidad de acceso no superior a 500 kW de capacidad de acceso, salvo que formen parte de una agrupación cuya potencia sea superior a 1 MW, de acuerdo con la definición de agrupación establecida en el artículo 7 del Real Decreto 413/2014, de 6 de junio.

Tres. Se añade un nuevo artículo, que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo x. *Liberación de capacidad en los nudos reservados para concurso para autoconsumo y generación distribuida*

1. En aquellos nudos situados en Comunidades Autónomas en las que la generación eléctrica con fuentes renovables suponga un porcentaje sobre la

cve: BOCG-15-A-34-3

demanda eléctrica inferior a la media del Estado, y en los que la persona titular de la Secretaría de Estado de Energía haya resuelto la celebración de un concurso de capacidad conforme a lo previsto en el artículo 20.5 del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica, se liberará el 10 por ciento del total de la capacidad disponible en cada uno de esos nudos que haya sido reservada hasta el momento de la entrada en vigor de este real decreto o que ser reserve para concurso en el futuro, según aplique en cada caso, 5 por ciento para proyectos de generación de electricidad que utilicen tecnología eólica y 5 por ciento para los que utilicen tecnología fotovoltaica. Esta capacidad podrá ser otorgada por el criterio general de ordenación a que se refiere el artículo 7 del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, a nuevas instalaciones de generación de electricidad que utilicen fuentes de energía primaria renovable siempre que estas cumpla alguna de las siguientes condiciones:

a) Estar asociadas a una modalidad de autoconsumo en la que el cociente entre la potencia contratada en el periodo P1 y la potencia de generación instalada sea al menos 0,5.

b) Conectar a la red de distribución en Comunidades Autónomas en las que la producción de energía eléctrica mediante energías renovables sea inferior al 50 % de la demanda eléctrica.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 148

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de una nueva disposición adicional, que queda redactado en los términos siguientes:

Disposición adicional tercera. *Extensión excepcional del quinto hito administrativo establecido en el artículo 1 del Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, para aquellas instalaciones que hubieran obtenido permisos de acceso y conexión.*

1. Con carácter excepcional, los titulares de permisos de acceso y conexión de instalaciones de generación que hubieran obtenido permisos de acceso y conexión con posterioridad al 27 de diciembre de 2013 y con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley, una vez que dispongan de la pertinente autorización administrativa de construcción, podrán solicitar la extensión del plazo para cumplir con el hito recogido en el artículo 1.1.a) 5.º o, en su caso, 1.1.b) 5.º del Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, de obtención de la autorización de explotación provisional para pruebas, sin que en ningún caso el plazo total para

cve: BOCG-15-A-34-3

disponer de la autorización administrativa de explotación provisional para pruebas supere los 8 años.

Este plazo máximo de 8 años será computado desde:

a) El 25 de junio de 2020 para las instalaciones de generación de energía eléctrica que obtuvieron permisos de acceso con anterioridad a dicha fecha y con posterioridad al 27 de diciembre de 2013.

b) Desde la fecha de obtención de los permisos para aquellos titulares de permisos de acceso que lo hubieran obtenido desde el 25 de junio de 2020 y antes de la entrada en vigor de la presente ley.

La solicitud deberá realizarse en un plazo no superior a dos meses, computados a partir de la entrada en vigor de la presente ley o desde la obtención de la autorización administrativa de construcción, si esta fuera posterior. Esta solicitud habrá de dirigirse al órgano competente para otorgar la autorización administrativa de construcción, y contendrá al menos:

i. El semestre del año natural en que la instalación obtendrá la autorización administrativa de explotación provisional para pruebas.

ii. El compromiso de aceptación expresa de la imposibilidad de obtención de la autorización administrativa de explotación provisional o definitiva, ni de la inscripción previa o definitiva en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica con anterioridad al inicio del semestre indicado en el apartado anterior.

El órgano competente deberá resolver en un plazo no superior a cuatro meses desde la presentación de la solicitud. La resolución deberá indicar expresamente la fecha máxima en la que la instalación deberá contar con autorización de explotación, la cual deberá otorgarse en todo caso dentro del plazo máximo de los 8 años señalados. Dicha resolución se notificará tanto al interesado como al gestor de la red. La no resolución tendrá efectos desestimatorios de acuerdo con lo previsto en la disposición adicional tercera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del sector eléctrico.

Una vez otorgada la extensión de plazo, no será posible el otorgamiento de la autorización administrativa de explotación provisional o definitiva, ni la inscripción previa o definitiva en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica por parte del órgano competente con anterioridad al inicio del semestre comprometido en la solicitud y que será indicado en la propia resolución de extensión de plazo.

Con el fin de disponer de la información de la entrada en explotación de las instalaciones de producción y de las instalaciones de almacenamiento, a partir del 1 de octubre de 2025 las comunidades autónomas comunicarán mensualmente a la Dirección General de Política Energética y Minas el listado de instalaciones de potencia instalada superior a 5 MW que hayan extendido el hito administrativo de autorización de explotación y el semestre en el que se les ha otorgado la extensión del plazo. Adicionalmente, en la primera remisión que realicen deberán comunicar el listado de instalaciones que hubieran obtenido una ampliación de plazo para el cumplimiento del hito de autorización de explotación al amparo del artículo 28 del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre. Una vez se disponga de la información, la Dirección General de Política Energética y Minas, hará pública dicha información con la desagregación que se estime oportuna.

Lo señalado en este apartado también será de aplicación para todos aquellos titulares de permisos de acceso y conexión de instalaciones de generación y de instalaciones de almacenamiento que hubieran obtenido una extensión del hito al amparo del señalado del artículo 28 del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de

cve: BOCG-15-A-34-3

diciembre, pudiendo solicitar un adelanto o atraso de la fecha escogida en su momento dentro de los límites permitidos.

2. Asimismo, en relación con el cumplimiento del hito recogido en el artículo 1.1.a) 5.º o, en su caso, 1.1.b) 5.º del Real decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, en aquellos casos en los que los gestores de las redes de transporte y distribución no hubieran obtenido autorización de explotación definitiva para las posiciones de la subestación de transporte o distribución a la que se conectan las instalaciones de generación, se considerará cumplido el hito por parte de los promotores de dichas instalaciones de generación con la acreditación ante el gestor de la red a la que se conecta, en tiempo y forma, de haber obtenido autorización de explotación provisional para pruebas, siempre que esta contemple tanto el parque generador como las infraestructuras de evacuación hasta al menos los últimos 100 metros hasta la subestación de transporte o distribución en la que se encuentra su punto de conexión.

3. Aquellas instalaciones que debieran acreditar no más tarde del 25 de junio de 2025 el cumplimiento del hito recogido en el artículo 1.1.a) 5.º o, en su caso, 1.1.b) 5.º del Real decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, verán extendido automáticamente el plazo máximo de acreditación de este hito hasta el 25 de septiembre de 2025 inclusive. Durante ese periodo podrán acogerse a lo recogido en los apartados anteriores siempre que presenten la solicitud de la extensión del 5.º hito administrativo durante ese plazo.

4. Las extensiones del 5.º hito concedidas al amparo del artículo 28 del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, se entenderán realizadas con la nueva definición de este hito y por tanto se aplicarán a la autorización de explotación provisional para pruebas.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 149

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Cuatro. del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante,

cve: BOCG-15-A-34-3

aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Cuatro. Se da nueva redacción al artículo 10:

«Artículo 10. *Flota civil y plataformas fijas.*

1. La flota civil española se compone de los buques y embarcaciones mercantes, pesqueros, de recreo o deportivos y demás, incluidos los artefactos navales, abanderados en España.

2. Se entiende por buque civil cualquier buque o embarcación apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional, así como los artefactos navales.

3. Se considera buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por buque o embarcación de recreo o deportivo el buque civil que se utiliza para esta clase de navegación, con independencia de su propósito comercial o particular.

5. La presente ley se aplicará a los buques, embarcaciones y artefactos navales que integran la flota civil española, cualquiera que sea el lugar en que se encuentren, así como a las plataformas fijas situadas en los espacios marítimos españoles.

Las disposiciones de esta ley serán de aplicación, con arreglo a los dispuestos en los tratados internacionales vigentes en España, a los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros que se encuentren en los espacios marítimos españoles.

6. Mediante real decreto se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente ley respecto de los buques y embarcaciones afectos al servicio de la seguridad pública, de la vigilancia y represión del contrabando ~~, y del salvamento marítimo.~~»

JUSTIFICACIÓN

Llama la atención la modificación prevista en su apartado 6., por el que extiende a los buques y embarcaciones dedicados al salvamento marítimo la posibilidad de establecer especialidades en la aplicación de la presente ley que hasta ahora sólo estaba prevista para aquellos dedicados a seguridad pública, vigilancia y represión del contrabando. (art.9.6 LPEMM).

ENMIENDA NÚM. 150

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Catorce., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto

cve: BOCG-15-A-34-3

Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica el apartado a) del punto 2 del artículo 108:

2. Tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:

a) Servicios técnicos-náuticos:

1.º Servicio de practicaje.
2.º Servicio de remolque portuario.
3.º Servicio de amarre y desamarre.
4.º Servicio de suministro de combustible.

JUSTIFICACIÓN

El servicio de suministro de combustible debe ser calificado como servicio portuario —con desarrollo específico en el Capítulo de la norma dedicado a los mismos.

ENMIENDA NÚM. 151

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Catorce., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica al punto 1 del artículo 113:

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

Previamente, Puertos del Estado recabará informe de la Dirección General de Marina Mercante sobre los proyectos de Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios de practicaje, remolque portuario, amarre y desamarre de buques.

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 152

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Catorce., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica al punto 1 del artículo 114:

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

a) Servicio de practicaje: 10 años.
b) Amarre y desamarre: 6 años.
c) Remolque portuario: 10 años.
d) Suministro de combustible: 10 años.
e) Servicios al pasaje y de manipulación de mercancías:

[…]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 153

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Catorce., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se añade un nuevo artículo 128 bis:

Artículo 128 bis. Definición y características del servicio de suministro de combustible a buques.

El servicio de suministro de combustible consiste en el aprovisionamiento de combustible sólido, líquido o gaseoso o de cualquier otra fuente de energía utilizada para la propulsión del buque y para el abastecimiento general y específico de energía a bordo de dicho buque mientras esté atracado o fondeado.

Este servicio se somete al régimen jurídico previsto en esta ley y en las correspondientes prescripciones particulares, respetando en todo caso el marco para la prestación de servicios y las normas comunes del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos."

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 154

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintiuno. Título I del libro segundo, capítulo I.

De modificación

Texto que se propone:

Veintiuno. Se da nueva redacción al capítulo I del título I del libro segundo:

«CAPÍTULO I

Registros marítimos españoles

Artículo 251. *Registros marítimos españoles, su clasificación, matriculación y baja.*

1. Los registros marítimos españoles son:

a) El Registro de Buques.
b) El Registro de Empresas Navieras.
c) El Registro Especial de Buques.

cve: BOCG-15-A-34-3

d) El Registro Especial de Empresas Navieras.

e) El Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo.

f) El Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.

2. Los registros marítimos españoles son registros públicos de carácter administrativo y la información que contienen será pública, salvo los datos de carácter personal.

3. Mediante real decreto se desarrollará la estructura de los registros marítimos españoles, la forma de inscripción y los supuestos de baja, su funcionamiento y su función coordinadora de la información obtenida del conjunto de competencias de la Administración marítima. Reglamentariamente se podrá prever la existencia de registros complementarios de los registros marítimos españoles.

4. La inscripción en los registros marítimos españoles no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros registros públicos que puedan existir.

La inscripción de un buque o embarcación en alguno de los registros marítimos españoles supondrá la baja simultánea en cualquiera de los otros registros marítimos previstos en esta ley.

5. Las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España o en otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo, siempre y cuando acrediten tener una representación permanente en España, estarán facultadas para obtener el registro y el abanderamiento en España de buques civiles, mediante su inscripción en alguno de los registros marítimos españoles, de acuerdo con los requisitos señalados en este capítulo y en el real decreto que lo desarrolle.

Si los buques estuvieran dedicados a la navegación de recreo o deportiva sin finalidad comercial no será necesario el requisito de residencia, siendo suficiente la designación de un representante en España.

6. Las solicitudes de baja en los registros marítimos españoles serán presentadas por el titular registral del buque, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de un mes siempre que se hubieran cancelado todas las hipotecas, demás cargas y gravámenes, **incluyendo sueldos, cotizaciones sociales y otras cantidades que pudieran ser adeudadas a la dotación del buque;** si estas subsistieran el silencio será desestimatorio. Por razones de urgencia debidamente justificadas, se podrán resolver las solicitudes de baja en el plazo de 15 días.

7. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del puerto podrán causar baja en los registros marítimos españoles, previa instrucción de procedimiento a tal fin, cuando cuenten con tres detenciones en firme en los últimos 36 meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos 36 meses.

Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de los registros de otros países.

8. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados temporalmente en el extranjero y los extranjeros en España, cumpliendo los requisitos previstos en los artículos 94 a 96 de la Ley 14/2014, de 24 de julio.

9. En circunstancias excepcionales en que no queden asegurados los servicios de transporte marítimo esenciales del territorio nacional o el abastecimiento de suministros y mercancías, el Gobierno podrá acordar las condiciones o restricciones temporalmente aplicables al cambio de pabellón de los buques mercantes.

Estas medidas tendrán vigencia durante el tiempo que persistan las mencionadas circunstancias.

cve: BOCG-15-A-34-3

Artículo 252. *Registro de Buques y Registro de Empresas Navieras.*

1. El objeto del Registro de Buques es la inscripción de los buques y embarcaciones abanderados en España, así como los artefactos navales y las plataformas fijas.

En la inscripción de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas se hará constar, a efectos de su identificación:

a) Clasificación y tipología.

b) Sus circunstancias esenciales y sus modificaciones relevantes desde el punto de vista técnico y de la seguridad marítima.

c) Los certificados emitidos.

d) La identidad del propietario y del explotador, con los datos de contacto necesarios, así como las modificaciones en su propiedad.

Los cambios de propiedad de buques, embarcaciones y artefactos navales se realizarán en coordinación con la sección de buques de Registro de Bienes Muebles, cuando proceda.

Mediante herramientas de gestión informática que permitan la comunicación automática de datos con el Registro de Bienes Muebles, se anotarán en el Registro de Buques los actos y contratos por los que se adquiera o transmita la propiedad de buques y embarcaciones, la constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

e) La información que se determine reglamentariamente.

2. En relación con cada buque o embarcación inscrita en el Registro de Buques será pública la información relativa a su titularidad, clasificación y tipología.

3. El Registro de Empresas Navieras tiene por objeto la inscripción de las empresas navieras.

Para la inscripción de las empresas navieras, será necesaria:

a) La aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil que refleje que su objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

b) Una relación de los buques de su titularidad o cuya explotación lleve a cabo, así como del registro de bandera en el que están inscritos, y que se actualizará periódicamente.

c) La identificación del medio electrónico donde se llevarán a cabo las notificaciones, incluida una dirección de correo electrónico u otro dispositivo equivalente, así como una dirección postal y su sede social.

Artículo 253. *Registro Especial de Buques y Registro Especial de Empresas Navieras.*

1. En el Registro Especial de Buques y en el Registro Especial de Empresas Navieras se podrán inscribir, respectivamente, los buques y las empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en este artículo.

2. La gestión y administración del Registro Especial de Buques y del Registro Especial de Empresas Navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas a la Dirección General de la Marina Mercante, con sede en Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife. Estas oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas de estas provincias y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.

cve: BOCG-15-A-34-3

3. En relación con el Registro Especial de Buques, corresponde a la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante:

a) Acordar la inscripción y la baja de los buques.

b) Determinar las inspecciones y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques.

c) Con carácter previo a la inscripción y a instancia de la empresa naviera, determinar la dotación mínima del buque, en función de su clase o tipo, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación, su operativa y a los compromisos internacionales asumidos por España.

d) Expedir el certificado de registro que habilitará a los buques inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español y legitimará a los capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.

4. Las empresas navieras podrán solicitar la inscripción en el Registro Especial de Buques de aquellos que cumplan los siguientes requisitos:

a) Que se trate de un buque apto para la navegación con un propósito mercantil, incluido cuando esté en construcción. Se considerarán también inscribibles los buques civiles de titularidad o posesión pública que desempeñen funciones que pudieran tener propósito mercantil o comercial si pertenecieran al sector privado.

b) Que tengan un arqueo bruto igual o superior a 100 GT.

c) Que sean propietarias o arrendatarias financieras de los buques cuya inscripción solicitan; o que tengan su posesión por contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.

d) Cuando se trate de buques procedentes de otros registros deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España. A tal fin podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro Especial.

e) Que los buques a matricular cumplan la normativa de la Unión Europea en materia de ayudas de Estado al transporte marítimo.

f) Con carácter previo a la matriculación, el titular del buque deberá aportar el justificante que acredite el pago de la deuda aduanera y de los demás tributos estatales exigibles por la autorización del régimen aduanero solicitado para los buques que arriben con pasavante.

g) Las empresas navieras titulares de buques de pabellón extranjero que soliciten el abanderamiento temporal en España presentarán la certificación emitida por el registro de procedencia acreditativo de la relación de hipotecas, cargas y gravámenes existentes, así como del consentimiento del cambio temporal prestado por los correspondientes acreedores.

5. Los buques y embarcaciones dedicados a la pesca no podrán inscribirse en el Registro Especial de Buques.

6. Las embarcaciones de más de 15 metros de eslora y que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos, incluida la náutica de recreo, **así como aquellas de titularidad o posesión pública referidas en el apartado 4 a)** podrán inscribirse en el Registro Especial, sin que les sea exigible el requisito de arqueo bruto previsto en el apartado anterior.

7. Se exigirá que el capitán, el primer oficial y el 50 por ciento de la dotación ~~mínima de seguridad~~ de los buques inscritos en el Registro Especial tengan, en todo caso, la nacionalidad española o de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo.

cve: BOCG-15-A-34-3

Cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar a las empresas solicitantes la contratación de tripulantes de otras nacionalidades en proporción superior a la expresada anteriormente. En todo caso, deberá garantizarse la seguridad del buque y de la navegación, así como el cumplimiento de la normativa española vigente en materia de extranjería e inmigración.

~~8. En materia de jornada laboral y descansos, las relaciones laborales en los buques inscritos en el Registro Especial de Buques se regirán por lo dispuesto en el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo y la legislación laboral española.~~

~~El resto de las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial de Buques, se regularán por la legislación que libremente elijan las partes, de conformidad con las normas de la Unión Europea y siempre que se respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo, así como los convenios internacionales suscritos por España. En defecto de acuerdo expreso, se aplicará a los trabajadores no nacionales lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española.~~

9. Las empresas navieras podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial de Empresas Navieras cuando cumplan los siguientes requisitos:

a) Que tengan en España su centro efectivo de control o que, teniéndolo en el extranjero, cuenten con una sucursal o representación en Canarias e inscrita en el Registro Mercantil.

Para la inscripción de las empresas navieras españolas será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil que refleje que su objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque.

Para la inscripción de las empresas navieras extranjeras se aportará certificado de inscripción en el registro correspondiente de su país, en la que se acredite su objeto social, así como la certificación correspondiente a la sucursal o representante en las Islas Canarias.

b) Si se trata de Administraciones u organismos públicos deberán acreditar la titularidad o posesión de al menos un buque inscrito en el Registro Especial de Buques, y su competencia para la navegación de esos buques.

Artículo 254. *Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo.*

1. En el Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo se podrán inscribir los buques y embarcaciones de recreo que sean objeto de explotación comercial o lucrativa.

2. La gestión y administración del Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas a la Dirección General de la Marina Mercante, con sede en Ceuta y Melilla. Estas oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas respectivas y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.

cve: BOCG-15-A-34-3

3. Corresponde a la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante:

a) Acordar la inscripción y la baja en este registro.
b) Determinar las inspecciones y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques y embarcaciones.
c) Expedir el certificado de registro que habilitará a los buques y embarcaciones inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español.

4. Se podrán inscribir en este registro los buques y embarcaciones de recreo objeto de explotación comercial siempre que cumplan las normas de seguridad establecidas por la normativa española y los convenios internacionales suscritos por España, cuando estos últimos les sean de aplicación.
5. Los buques y embarcaciones inscritos en el registro especial tendrán las ventajas fiscales previstas por la normativa tributaria para Ceuta y Melilla.»

JUSTIFICACIÓN

Se entiende que de cara a favorecer una mayor garantía para las personas trabajadoras de los buques que pretendan ser dados de baja, debe especificarse la inclusión de créditos salariales y cuotas de Seguridad Social, en virtud de su consideración como cuantías a las que se reconoce privilegio marítimo —conforme Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, así como Ley de Navegación Marítima—, impidiendo la tramitación de la baja registral el hecho de subsistir dichas deudas.

En cuanto se refiere al apartado 8, si bien pudiera parecer que la introducción de las referencias al Convenio STCW y CTM 2006 complementa el marco normativo aplicable en materia de jornada establecido en la legislación laboral española (actualmente la DA 16.ª LPEMM refiere al Estatuto de los Trabajadores y al RD 1561/1995), en realidad conlleva un empeoramiento de las condiciones laborales en materia de jornada y descansos —cuestión que resulta un elemento esencial para evitar la fatiga a bordo — establecidas en nuestro legislación laboral para el conjunto del transporte marítimo y con independencia al tráfico a que estén destinados puesto que no se encuentra reguladas en los mismos términos.

ENMIENDA NÚM. 155

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Cincuenta y uno., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante,

cve: BOCG-15-A-34-3

aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica el punto 8 de la Disposición adicional decimosexta. Registro Especial de Buques y Empresas Navieras:

8. Normativa aplicable en materia de jornada laboral y descansos.

En materia de jornada laboral y descansos, los buques inscritos en el Registro Especial se regirán por lo dispuesto en la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, y en la normativa sectorial específica, constituida por el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, o la norma que lo sustituya, con excepción de lo dispuesto en el apartado 2 del articulo 35 del Estatuto de los Trabajadores, que no será de aplicación.

JUSTIFICACIÓN

Actualización de la normativa.

ENMIENDA NÚM. 156

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintinueve. Artículo 263 bis (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Veintinueve. Se añade un nuevo artículo 263 bis:

«Artículo 263 bis. Comité Asesor Marítimo.

1. El Comité Asesor Marítimo es el órgano colegiado adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante para la cooperación y coordinación de las medidas en materia de ordenación general de la navegación marítima, así como en materia de salvamento marítimo.

El Comité Asesor Marítimo promoverá, asimismo, la participación y seguimiento de las medidas adoptadas en el ámbito de la marina mercante.

2. Dentro de las materias de su competencia, corresponderá al Comité Asesor Marítimo:

a) Emitir informe sobre los anteproyectos de ley y proyectos de reglamento con incidencia en materia de marina mercante.

b) Informar los planes y propuestas en materia de marina mercante.

3. La presidencia del Comité Asesor Marítimo corresponde a la Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo y su vicepresidencia a la Dirección

cve: BOCG-15-A-34-3

General de la Marina Mercante. Asimismo, participarán en el Comité Asesor Marítimo:

a) Un representante con rango de director general o equivalente de cada uno de los ministerios u organismos de la Administración General del Estado con competencia en la materia marítima objeto de consulta o examen.

b) Un representante de cada una de las Comunidades Autónomas con litoral con competencia en la materia marítima objeto de consulta.

c) Hasta seis representantes de asociaciones representativas del sector naval.

d) Los sindicatos más representativos de ámbito estatal y autonómico.

A la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional corresponderá la función de secretaría del Comité Asesor Marítimo.

4. El Comité Asesor Marítimo se reunirá al menos una vez al año, así como cuantas veces lo acuerde su presidente con la composición que corresponda en atención a las materias a tratar.

5. El funcionamiento Comité Asesor Marítimo se ajustará a las disposiciones sobre órganos colegiados de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

6. El Gobierno desarrollará mediante real decreto la estructura y funciones del Comité Asesor Marítimo.»

JUSTIFICACIÓN

A la vista de las competencias y funciones previstas para esta Comisión entendemos que en la misma pueden tratarse cuestiones que afecten a las condiciones laborales de las personas trabajadoras de los sectores de marina mercante y salvamento marítimo, sin que encuentre prevista la participación de los Sindicatos en la misma para la defensa de sus intereses, con la única referencia a "…asociaciones representativas del sector naval.".

ENMIENDA NÚM. 157

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuarenta y dos. Artículo 307, apartado 2, letras a), b), h), l) n), ñ) y o), p) y q) (nuevas), y apartado 3, letras i), j), k),n), ñ), p) y r) y s) (nuevas).

De modificación

Texto que se propone:

Cuarenta y dos. Se modifican las letras a), b), h), l), n) y ñ) del apartado 2, al que se añaden también las letras o), p) y q), así como las letras i), j), k), n), ñ) y p) del apartado 3 y se añade dos nuevas letras r) y s), del artículo 307.

Se modifica la redacción de las letras a), b), h), l), n) y ñ) del apartado 2 y se añaden las letras o), p) y q):

«a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad marítima.

cve: BOCG-15-A-34-3

b) Los actos contrarios a las órdenes de la Administración marítima o a la normativa vigente, susceptibles de perjudicar gravemente a la seguridad marítima.»

«h) El ejercicio de las funciones de los capitanes, patrones, oficiales encargados de la guardia durante la navegación u otro personal marítimo cuando traspase los límites de las atribuciones que correspondan al título profesional o de recreo que posean, o cuando lo hagan sin el título requerido para esas funciones o cuando estuviera caducado.»

«l) La navegación de cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo fuera de los canales balizados de acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas, así como en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de 200 metros en las playas y 50 metros en el resto de la costa cuando se incumpla la normativa aplicable.»

«n) El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos.

ñ) La simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones o la obstaculización de la actuación de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

~~o) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración marítima en materia de dotaciones mínimas de seguridad.~~

p) El incumplimiento de las normas de seguridad para el ejercicio de actividades de buceo por parte de empresas de buceo profesional, escuelas de buceo, centros turísticos de buceo y clubes de buceo, o por quien practique las actividades subacuáticas, tanto profesionales como deportivo-recreativas o de cualquier otra índole en un medio hiperbárico.

q) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad marítima.»

Se modifican las letras i), j), k), n), ñ) y p) del apartado 3 y se añade dos nuevas letras r) y s):

«i) La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en los registros españoles de buques y empresas navieras y la utilización de unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones.

j) La infracción de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos marítimos.

k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en alguno de los registros españoles de buques y empresas navieras, o de proporcionar la información exigida para su inscripción y la actualización de los datos inscribibles.»

«n) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las autorizaciones para el ejercicio de una actividad de servicios marítimos en materia de marina mercante o de los requisitos previstos para el ejercicio de dicha actividad cuando se realice mediante una declaración responsable o comunicación.

ñ) El incumplimiento del deber de facilitar información a las autoridades marítimas cuando sea exigible por la normativa vigente o hacerlo de modo incorrecto; así como la interferencia u obstrucción de la actividad inherente a las funciones asignadas a la Administración marítima.»

«p) Navegar sin haber obtenido el certificado de registro, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación.»

«r) El incumplimiento de la obligación de disponer de un contrato de seguro o garantía equivalente cuando así lo establezca la normativa vigente.

cve: BOCG-15-A-34-3

s) El incumplimiento de la obligación de consignar buques en un puerto o en espacios marítimos españoles, cuando así este previsto en la normativa vigente o cuando lo acuerde la Administración marítima.»

JUSTIFICACIÓN

En la propuesta normativa se introduce, por un lado, una nueva infracción grave en el artículo 307.2 de la LPEMM, sancionando el incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración marítima relativas a las dotaciones mínimas de seguridad. Por otro lado, se modifica el artículo 308.2.f) para considerar infracción muy grave ese mismo incumplimiento solo cuando se ponga en peligro la seguridad marítima. El texto explica que las dotaciones mínimas de seguridad garantizan que el buque cuente con personal suficiente y profesionalmente capacitado para asegurar la navegación, el cumplimiento de compromisos internacionales y la prevención de la fatiga de las tripulaciones.

Dado que la dotación mínima se fija precisamente para evitar riesgos y garantizar descansos y competencias adecuadas, cualquier incumplimiento supone en sí mismo un peligro para la seguridad marítima, ya sea por sobrecarga de trabajo o por falta de cualificación. Por este motivo, se solicita eliminar la nueva infracción grave del artículo 307.2.o), manteniendo la redacción actual del artículo 308.2.f), que ya califica el incumplimiento de las dotaciones mínimas de seguridad como infracción muy grave sin exigir demostrar adicionalmente la puesta en peligro.

ENMIENDA NÚM. 158

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuarenta y tres. Artículo 308, apartado 2, letra f) y apartado 3, letras b), c) y d).

De modificación

Texto que se propone:

Cuarenta y tres. Se modifican ~~la letra f) del apartado 2 y~~ las letras b), c) y d) del apartado 3 el artículo 308:

~~Se da nueva redacción a la letra f) del apartado 2:~~

~~«f) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de dotaciones mínimas de los buques cuando ponga en peligro la seguridad marítima.»~~

Se modifican las letras b), c) y d) del apartado 3:

«b) El incumplimiento de las normas sobre registro de buques y empresas navieras, cambio de pabellón o abanderamiento de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.

c) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 297, 298, 300 y 301 de la presente ley, así como de las que se impartan por la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante en el ejercicio de la atribuciones o habilitaciones previstas normativamente.

cve: BOCG-15-A-34-3

d) La prestación de servicios marítimos en materia de marina mercante cuando se carezca de la autorización exigida por la normativa vigente.»

JUSTIFICACIÓN

En la propuesta normativa se introduce, por un lado, una nueva infracción grave en el artículo 307.2 de la LPEMM, sancionando el incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración marítima relativas a las dotaciones mínimas de seguridad. Por otro lado, se modifica el artículo 308.2.f) para considerar infracción muy grave ese mismo incumplimiento solo cuando se ponga en peligro la seguridad marítima. El texto explica que las dotaciones mínimas de seguridad garantizan que el buque cuente con personal suficiente y profesionalmente capacitado para asegurar la navegación, el cumplimiento de compromisos internacionales y la prevención de la fatiga de las tripulaciones.

Dado que la dotación mínima se fija precisamente para evitar riesgos y garantizar descansos y competencias adecuadas, cualquier incumplimiento supone en sí mismo un peligro para la seguridad marítima, ya sea por sobrecarga de trabajo o por falta de cualificación. Por este motivo, se solicita eliminar la nueva infracción grave del artículo 307.2.o), manteniendo la redacción actual del artículo 308.2.f), que ya califica el incumplimiento de las dotaciones mínimas de seguridad como infracción muy grave sin exigir demostrar adicionalmente la puesta en peligro.

ENMIENDA NÚM. 159

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Siete., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se añade un punto nuevo en el artículo 49:

x. La estructura de personal de los organismos públicos portuarios quedará definida a través de la correspondiente Relación de Puestos de Trabajo en cada uno de ellos, incluyendo la cuantificación de los efectivos necesarios, siendo en su caso revisable anualmente conforme a lo previsto en el apartado anterior.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 160

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Diecinueve., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se añade un punto nuevo en el artículo 218:

x. El 50 % de las cuantías recaudadas por la presente tasa tendrá carácter finalista para la dotación, mejora y/o reacondicionamiento de las instalaciones marítimo pesqueras en la Autoridad Portuaria.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 161

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado, después del apartado Treinta y dos., de manera que se corre la numeración del Artículo uno. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre., que queda redactado en los términos siguientes:

Equis. Se modifica el punto 1 del artículo 270:

1. El Consejo de Administración estará formado por el Presidente de la sociedad, que lo será del Consejo, por el Director de la Sociedad y por un mínimo de ocho y máximo de quince miembros designados por el Ministro de Fomento, **entre los cuales deberá haber representantes de los sindicatos, que tengan atribuida la representación institucional, ostenten representación en la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.**

cve: BOCG-15-A-34-3

Los nombramientos de los miembros del Consejo de Administración tendrán una duración de cuatro años renovables, salvo que se produzca su cese.

JUSTIFICACIÓN

Asimilándolo al supuesto de los organismos públicos portuarias, así como otras entidades o empresas públicas del Grupo MITMA —Renfe, Adif, Autoridades Portuarias, Agencia Estatal de Seguridad Aerea— en virtud de lo dispuesto en los arts. 7 y 28 CE en relación con la participación institucional de los sindicatos conforme a los arts. 6 y 7 de la LOLS, así como el Convenio OIT n.º 150 y las propias comunicaciones de la Unión Europea que resaltan la importancia adquirida por el diálogo social en cuanto ha contribuido a mejorar la gobernabilidad a nivel económico y social, puesto que las organizaciones empresariales y sindicales, las direcciones empresariales y los representantes de los trabajadores y trabajadoras en las empresas están muy próximos y conocen de forma muy directa la problemática que se vive en los centros de trabajo; se insta a modificar el presente artículo para incluir la participación en el Consejo de Administración de los sindicatos, que tengan atribuida la representación institucional, ostenten representación en la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario VOX al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de noviembre de 2025.—**José María Figaredo Álvarez-Sala**, Portavoz adjunto Grupo Parlamentario VOX.

ENMIENDA NÚM. 162

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo uno. Cincuenta y seis.

Se modifica el artículo 1, quedando redactado en los siguientes términos:

«Es objeto de la presente ley:

a) Determinar y clasificar los puertos que sean competencia de la Administración General del Estado.
b) Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos.

cve: BOCG-15-A-34-3

c) Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.

d) Determinar la organización portuaria estatal, dotando a los puertos de interés general de un régimen de autonomía funcional y de gestión para el ejercicio de las competencias atribuidas por esta ley.

e) Establecer el marco normativo de la Marina Mercante.

f) Regular la Administración propia de la Marina Mercante.

g) Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario de competencia estatal.»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación permitirá el desarrollo de una estrategia común para todos los barcos bajo pabellón español, dotando al sistema portuario de una mayor seguridad jurídica y estabilidad normativa. Se pretende una mayor profesionalización en la gestión de la red de puertos de interés general, asegurando que su gobierno se adopte bajo criterios técnicos, operativos y económicos que respondan a las necesidades del sistema portuario en su conjunto y no a intereses particulares o territoriales. Además, se fortalecerá la coordinación entre el organismo público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, permitiendo un enfoque integral en la planificación y desarrollo de las infraestructuras portuarias.

ENMIENDA NÚM. 163

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo uno. Cincuenta y siete.

Se modifica el artículo 11, quedando redactado en los siguientes términos:

«Corresponde a la Administración General del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución, la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general, clasificados de acuerdo con lo previsto en la presente ley.

El titular del Ministerio competente en materia de Infraestructuras designará a los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias, en los términos establecidos en esta ley, y ejercerán las funciones que les atribuye la misma y el resto del ordenamiento jurídico.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 164

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo uno. Cincuenta y ocho.

Se modifica el apartado 3 del artículo 24, quedando redactado en los siguientes términos:

«3. Las Autoridades Portuarias desarrollarán las funciones que se les asigna en esta Ley bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio competente en materia de Infraestructuras de transporte marítimo, a través de Puertos del Estado»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 165

Grupo Parlamentario VOX

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo uno. Cincuenta y nueve.

Se modifica el artículo 30, quedando redactado en los siguientes términos:

«1. El Consejo de Administración estará integrado por los siguientes miembros:

a) El Presidente de la entidad, que lo será del Consejo y será designado por el Consejo de Ministros a propuesta del Ministerio competente en materia de puertos, entre personas de reconocido prestigio, con titulación superior, así como con formación académica en disciplinas afines y experiencia acreditada en el sector del transporte, logístico o portuario.

b) Un miembro nato, que será el Capitán Marítimo.

c) Un número de vocales comprendido entre 7 y 10, excepto para las Islas Canarias y las Baleares, en cuyo caso podrá llegar a 13 vocales. Serán designados por el Ministerio competente en materia de puertos y seleccionados entre profesionales con titulación superior, formación académica en disciplinas afines y experiencia acreditada en el sector del transporte, logístico o portuario, garantizando la representación de los principales actores económicos y sociales implicados en la actividad portuaria.

cve: BOCG-15-A-34-3

2. La designación de los vocales respetará los siguientes criterios:

a) La Administración General del Estado estará representada, además de por el Capitán Marítimo, por cinco de estos Vocales, de los cuales uno será un Abogado del Estado y otro del Organismo Público Puertos del Estado.

b) Los municipios en cuyo término está localizada la zona de servicio del puerto tendrán una representación del 33 por ciento del resto de los miembros del Consejo. Cuando sean varios los municipios afectados, la representación corresponderá en primer lugar a aquél o aquellos que den nombre al puerto o a los puertos administrados por la Autoridad Portuaria, y posteriormente a los demás en proporción a la superficie del término municipal afectada por la zona de servicio.

c) El 66 por ciento del resto de los miembros del Consejo serán designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario, garantizando siempre el criterio de profesionalidad y experiencia acreditada en la materia. La propuesta deberá incluir un análisis de idoneidad a fin de garantizar la ausencia de conflictos de interés y la independencia de criterio de los miembros designados.

3. Los miembros del Consejo de Administración serán nombrados por un período de cuatro años, renovables, y su separación será acordada por el Ministerio competente en materia de puertos, a propuesta de las organizaciones, organismos y entidades que los representen.

4. No podrán formar parte del Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias:

a) Los propietarios, socios, consejeros, directores, gerentes, cargos de confianza o directivos en general de sociedades o empresas que presten servicios o desarrollen actividades en el puerto, cuya concesión, autorización o contratación sea competencia o corresponda suscribir a la Autoridad Portuaria, salvo que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal.

b) Todos aquellos que tengan participación o interés directo en empresas o entidades que realicen o tengan presentadas ofertas para la realización en el puerto de obras y suministros o de cualquier actividad que genere a la Autoridad Portuaria gastos relevantes.

c) El personal laboral de la Autoridad Portuaria o de empresas, entidades o corporaciones que presten sus servicios en el puerto.

d) Los que se hallen incursos en incompatibilidad, con arreglo a la legislación aplicable.

e) Las personas que no ostenten la condición de ciudadano de la Unión Europea.

f) Quienes hayan sido sancionados por infracciones graves en el ejercicio de funciones de gestión pública o administración de entidades de interés general.

5. Corresponden al Consejo de Administración las siguientes funciones:

a) Regir y administrar el puerto, sin perjuicio de las facultades que le correspondan al Presidente.

b) Aprobar, a iniciativa del Presidente, la organización de la entidad y sus modificaciones.

c) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual, así como su remisión a Puertos del Estado para su tramitación.

d) Aprobar las cuentas anuales, que incluirán el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo, la memoria y la propuesta, en su caso, de la aplicación de

cve: BOCG-15-A-34-3

resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento.

e) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de la entidad, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles, previo cumplimiento de los requisitos legales necesarios.

f) Aprobar los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 61 de la presente ley, sin perjuicio de la aprobación técnica de los mismos por técnico competente.

g) Ejercer las facultades de policía portuaria que le atribuye la presente ley, y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.

h) Otorgar concesiones y autorizaciones, de acuerdo con los criterios y Pliegos de Condiciones Generales que apruebe el Ministerio competente en materia de Infraestructuras de transporte marítimo, recaudar las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima.

i) Favorecer la libre competencia y evitar situaciones de monopolio en la prestación de servicios portuarios.

j) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.

k) Aprobar las Ordenanzas del Puerto, con sujeción a lo previsto en el artículo 295 de esta ley.

l) Ejercer las demás funciones de la Autoridad Portuaria establecidas en el artículo 26 de esta ley no atribuidas a otros órganos de gobierno o de gestión y no reseñadas en los apartados anteriores.

6. Para que el Consejo de Administración pueda constituirse válidamente será necesario que concurran a sus reuniones la mitad más uno de la totalidad de sus miembros presentes o representados y, en todo caso, el Presidente y el Secretario. Los acuerdos serán adoptados por mayoría de votos de los miembros presentes o representados, con voto de calidad del Presidente en caso de empate.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de noviembre de 2025.—**Maribel Vaquero Montero**, Portavoz Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 166

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Uno. Artículo 6, apartado 1, letra f).

De modificación

Texto que se propone:

Uno. La **s** letra **s e) y** f) del artículo 6.1 queda **n** redactada **s** como sigue:

«e) **El salvamento marítimo, en los términos previstos en el artículo 264 y sin perjuicio de las competencias que son conferidas a las Comunidades Autónomas en sus Estatutos de Autonomía.**

f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en los espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.»

JUSTIFICACIÓN

La CAPV tiene competencia de ejecución de la legislación del Estado en materia de salvamento marítimo en las aguas territoriales del Estado correspondientes al litoral vasco (art. 12.10 EAPV), así como ostenta competencias en seguridad pública de conformidad con el art. 17 del Estatuto.

En el Proyecto se sustituye la Comisión Nacional de salvamento Marítimo por un Comité Asesor Marítimo. Y se refuerzan las atribuciones a SASEMAR respecto a la gestión del sistema de control marino, a las funciones que pueden delegársele o a la hora de cobrar las tarifas por los servicios que se prestan.

La inclusión del salvamento marítimo dentro de las funciones de la marina mercante en la ley anterior, que se reproduce en la actual. La STC 40/1998 consideró que "el hecho de que a los efectos de la Ley se califique al salvamento marítimo como marina mercante no supone (…) la exclusión de las competencias autonómicas sobre la materia (…); la inclusión de la materia de salvamento marítimo entre las facultades del Estado sobre marina mercante no implica la asunción por parte de éste de las competencias ejecutivas (que en salvamento marítimo) han asumido los señalados Estatutos de Autonomía".

A juicio del Constitucional el Estado dispone de capacidad legislativa en materia de salvamento y ello lo permite establecer instrumentos de coordinación al objeto de garantizar una aplicación adecuada y una interpretación uniforme de la norma. La dimensión que pueden adquirir algunos siniestros en el mar y la exigencia de una intervención inmediata de todo tipo de recursos y medios dependientes de diversas entidades justifica la intervención del Estado al objeto de garantizar, como acaba de indicarse, una dirección y organización unitarias o, cuanto menos, una coordinación y actuación conjunta de los diversos servicios y Administraciones implicadas, ya que puede estar en juego un interés nacional y supracomunitario.

Según el TC disponer genéricamente que la actuación se hará «de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes». no supone atribución al Estado de concretas facultades ejecutivas.

La existencia de un Plan Nacional de Servicios Especiales, a cuyas directrices deberán acomodarse los planes que aprueben las Comunidades Autónomas, o de una comisión nacional de salvamento marítimo, responde al principio de coordinación para

cve: BOCG-15-A-34-3

posibilitar la homogeneidad técnica en determinados aspectos y la acción conjunta de las autoridades estatales y comunitarias en el ejercicio de sus respectivas competencias.

Por ello parece adecuado aprovechar la reforma legal para reforzar y clarificar algunos aspectos de ambas leyes en materia de la gestión del salvamento marítimo y la coordinación entre las autoridades estatales y autonómicas.

ENMIENDA NÚM. 167

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cinco. Artículo 18, apartado 1, letra e).

De modificación

Texto que se propone:

Cinco. Se da nueva redacción a la letra e) del apartado 1 del artículo 18:

«e) Emitir informe, con carácter previo a su aprobación por las Autoridades Portuarias, sobre los proyectos que tengan por objeto obras de infraestructura marítima por importe superior a 6.000.000 de euros, así como en aquellos otros casos en que dicho informe sea recabado por la Autoridad Portuaria.»

JUSTIFICACIÓN

Para la mejora técnica del texto articulado vigente.

De un lado, se elimina la discrecionalidad sobre lo que debe entenderse como proyectos de obras marítimas que presentan características singulares, reconduciéndolo a un criterio objetivo, por razón de la cuantía. Por otro, se eleva la cuantía de los proyectos, que habían quedado desfasada desde la fecha de aprobación del texto vigente. Finalmente, el informe de Puertos del Estado pasa de ser preceptivo y vinculante a sólo preceptivo, remitiendo la decisión final a la respectiva Autoridad Portuaria, en el ejercicio de su autonomía de gestión y con sujeción a sus disponibilidades presupuestarias aprobadas en el Plan de Empresa.

ENMIENDA NÚM. 168

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cinco. Artículo 18, apartado 1, letra e).

De modificación

Texto que se propone:

Cinco. Se suprime la letra g) del apartado 1 del artícuo 18

cve: BOCG-15-A-34-3

~~"g) Autorizar la participación de las Autoridades Portuarias en sociedades mercantiles y la adquisición o enajenación de sus acciones, cuando no concurran los supuestos establecidos en el artículo 26.1.p), siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria, en cuyo caso la autorización corresponderá al Consejo de Ministros."~~

JUSTIFICACIÓN

Se propone su derogación en coherencia con la propuesta de modificación del artículo 46.

ENMIENDA NÚM. 169

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Cinco bis. Se da una nueva redacción al artículo 24.2, con el siguiente tenor:

«2. Las Autoridades Portuarias ajustarán sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento les atribuya.

En la contratación, las Autoridades Portuarias habrán de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del organismo y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, así como, conservando su plena autonomía de gestión, a lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 y el Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica del texto legal, a los efectos de ajustar la redacción del precepto a la vigente normativa sectorial en materia de contratación pública, clarificando asimismo la inexistencia de una competencia específica para informar o aprobar instrucciones reguladoras de los procedimientos de contratación.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 170

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Cinco ter. Se suprime el segundo párado de la letra p) del apartado 1 del artículo 26.

JUSTIFICACIÓN

Se propone su modificación en coherencia con la propuesta de modificación del artículo 46.

ENMIENDA NÚM. 171

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Seis. Artículo 30, apartado 7.

De modificación

Texto que se propone:

Seis. **Se modifican las letras d) y e) del apartado 2 y s**e añade un nuevo apartado 7 al artículo 30:

d) Los diferentes municipios en cuyo término está localizada la zona de servicio del puerto tendrán una representación del 33 por ciento del resto de los miembros del Consejo, sin que dicha representación pueda superar un máximo de dos vocales. Cuando sean varios los municipios afectados, la representación corresponderá en primer lugar a aquél o aquellos que den nombre al puerto o a los puertos administrados por la Autoridad Portuaria, y posteriormente a los demás en proporción a la superficie del término municipal afectada por la zona de servicio.

e) El resto de los miembros del Consejo serán designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario. A estos efectos, respecto de las organizaciones empresariales relevantes se tendrán en cuenta aquellas que alcancen una mayor representación en el territorio donde se ubique el correspondiente puerto, respecto de las organizaciones sindicales relevantes se tendrán en cuenta la representación sindical agregada en relación a la correspondiente Autoridad Portuaria y a los servicios portuarios vinculados con el puerto, y respecto de los sectores económicos relevantes se considerarán las asociaciones económicas o empresariales directamente vinculadas con el respectivo puerto."

cve: BOCG-15-A-34-3

7. Los miembros del Consejo de Administración recibirán la convocatoria conteniendo el orden del día de las reuniones y tendrán a su disposición la información correspondiente a los asuntos que figuren en el mencionado orden del día, con una antelación mínima de cuatro días hábiles.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica al objeto de dotar al texto de una mayor concreción respecto de la representatividad en el Consejo de Administración, en relación a los vocales de los municipios y de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos.

ENMIENDA NÚM. 172

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Siete. Artículo 35, apartados 1 y 2.

De modificación

Texto que se propone:

Siete. Se da una nueva redacción al **artículo 35, con la siguiente redacción:**

«Artículo 35. ***Revisión de oficio de acuerdos de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.***

Las facultades de revisión de oficio de acuerdos de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias reguladas en el capítulo I del título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en los artículos 217 y 218 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, se ejercerán con arreglo a las siguientes reglas:

a) Con carácter general, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, correspondiendo su tramitación y resolución al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

b) En los supuestos de actos dictados en materia tributaria, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, siendo el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible el órgano competente para su tramitación. La resolución de estos procedimientos corresponderá al Ministerio de Hacienda, según lo dispuesto en la Ley General Tributaria y disposiciones dictadas en desarrollo y aplicación de la misma.

c) En los supuestos previstos en las letras a) y b) anteriores, el órgano que dictó el acto objeto del procedimiento deberá emitir, en el plazo de diez días, una copia cotejada del expediente, así como un informe de los

cve: BOCG-15-A-34-3

antecedentes que fuesen relevantes para resolver al órgano competente para tramitar.»

JUSTIFICACIÓN

En virtud de la redacción propuesta, se propone la eliminación de los apartados 1 y 2 del vigente artículo 35 del vigente Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, lo que conlleva la supresión de la impugnación de acuerdos de las Autoridades Portuarias mediante el actual recurso especial previsto ante el Ministerio de Transportes, en cuanto dicho recurso es ajeno al sistema habitual y ordinario de recursos, constituyendo un régimen excepcional en nuestro ordenamiento jurídico de difícil justificación. Además, su utilización ha sido prácticamente nula, y de escasa eficacia práctica, en cuanto siempre queda abierta la opción de los recursos ordinarios, así como la facultades de revisión de oficio.

Por los mismos motivos, se propone la supresión de la facultad de suspensión de la ejecución de los actos objeto de revisión de oficio, que siempre puede acordar en Ministerio de Transportes cuando se den los presupuestos legales y ordinarios para ello.

ENMIENDA NÚM. 173

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Siete bis. Se modifica el apartado 2 del artículo 38, con el siguiente tenor:

«2. Cuando a nivel consolidado no concurran las previsiones a que se refiere el artículo 67.2 de la Ley General Presupuestaria, serán aprobadas en todo caso por los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias o por el Consejo Rector de Puertos del Estado, según corresponda, las modificaciones internas de los presupuestos individuales de explotación o capital que no incrementen sus respectivas cuantías totales. De estas modificaciones se informará a Puertos del Estado.

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

JUSTIFICACIÓN

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

Con la enmienda propuesta, respetando dicho principio, se pretende dotar a las Autoridades Portuarias de mayor flexibilidad para las modificaciones internas, respetando en todo caso el importe global de los presupuestos acordados.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 174

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Siete ter. Se modifica el segundo inciso del artículo 41 en los siguientes términos:

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

El régimen tributario del dominio público portuario será el mismo que el establecido para el dominio público marítimo-terrestre. En particular, los bienes de dominio público portuario que sean de uso público y gratuito por razón de su naturaleza o destino, del planeamiento especial aprobado o de su funcionalidad vial, no estarán sujetos al Impuesto sobre Bienes Inmuebles en la superficie que así corresponda, aunque se encuentren integrados en un Inmueble de Características Especiales. Las escolleras de protección tendrán la consideración de obra de infraestructura.»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda de carácter técnico de cara a clarificar la no sujeción al Impuesto sobre bienes inmuebles de los espacios de uso público y gratuito, tales como viales públicos, paseos o jardines en los espacios de interacción puerto ciudad.

ENMIENDA NÚM. 175

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Siete quater. Se modifica el artículo 46, con la siguiente redacción:

«1. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias podrán participar únicamente en sociedades cuyo objeto y actividad fundamental estén ligados al desarrollo de actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan de forma directa la competitividad de los puertos y los tráficos portuarios. En ningún caso podrán participar en sociedades que presten servicios portuarios o en sociedades que tengan influencia efectiva en aquellas, salvo en los casos de ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada de

cve: BOCG-15-A-34-3

acuerdo con lo previsto en el artículo 109 de esta ley. Tampoco podrán participar en sociedades que directa o indirectamente sean titulares de una concesión de dominio público portuario sobre la que se presten o puedan prestarse servicios portuarios.

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

La adquisición o enajenación de acciones de sociedades en las que participe la Autoridad Portuaria deberá ser autorizada por su Consejo de Administración, siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

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

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

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

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

La participación de la Autoridad Portuaria o de sus sociedades dominadas en fundaciones o consorcios deberá ser aprobada por el Consejo de Administración.

La creación de fundaciones del sector público estatal y la adquisición de la posición mayoritaria por los organismos portuarios en la dotación fundacional requerirá autorización previa por parte del Consejo de Ministros.

4. La participación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias en asociaciones, uniones temporales o agrupaciones de interés económico deberá ser autorizada, respectivamente, por el Consejo Rector o por el Consejo de Administración del organismo portuario correspondiente.»

JUSTIFICACIÓN

Con la propuesta presentada se pretende flexibilizar la participación de las Autoridades Portuarias en terceras entidades, como instrumento desconcentrado para el desarrollo de actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan de forma directa la competitividad de los puertos y los tráficos portuarios.

En este sentido, se equipara el régimen de aprobación de la participación en entidades terceras entre Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, sin perjuicio de las autorizaciones previas que resulten precisas.

Finalmente, se regula la participación de los organismos portuarios en asociaciones, uniones temporales o agrupaciones de interés económico.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 176

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Nueve. Artículo 69, apartado 4, letra g) y apartado 6.

De modificación

Texto que se propone:

Nueve. La letra g) del apartado 4 del artículo 69 queda redactada en los siguientes términos, la actual letra g) pasa a ser la letra h) y se modifica el apartado 6:

«g) La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios no ostenta la naturaleza de plan ni de programa y no está sometida a evaluación ambiental estratégica.»

«6. Aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, el texto íntegro del acuerdo adoptado se publicará en el "Boletín Oficial del Estado" y se comunicará a la Dirección General del Catastro o, en el caso de los puertos de interés general ubicados en los territorios históricos de Bizkaia y de Gipuzkoa, al correspondiente departamento foral que tenga asignadas las funciones en materia catastral.».

JUSTIFICACIÓN

La modificación propuesta pretende respetar las competencias tributarias de los territorios históricos de Bizkaia y de Gipuzkoa en materia de catastro urbano y rústico.

ENMIENDA NÚM. 177

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Nueve. Artículo 69, apartado 4, letra g) y apartado 6.

De modificación

Texto que se propone:

Nueve. La letra g) del apartado 4 del artículo 69 queda redactada en los siguientes términos, la actual letra g) pasa a ser la letra h) y se modifica el apartado 6 **, y se adiciona un nuevo apartado 7**:

«g) La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios no ostenta la naturaleza de plan ni de programa y no está sometida a evaluación ambiental estratégica.»

cve: BOCG-15-A-34-3

«6. Aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, el texto íntegro del acuerdo adoptado se publicará en el "Boletín Oficial del Estado" y se comunicará a la Dirección General del Catastro.

7. La zona de servicio definida en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios aprobada tendrá, a todos los efectos legales, la condición de ámbito de autoconsumo compartido de energía eléctrica en beneficio de la totalidad de entidades, agentes, operadores y empresas ubicadas en la zona de servicio del puerto de que se trate, de manera que se garantice que la generación renovable pueda ser compartida en todo el ámbito portuario sin limitación de distancia entre los puntos de generación y los de consumo, pudiéndose realizar la transferencia de energía a través de la red de distribución y otorgarse los títulos de ocupación necesarios o autorizaciones destinadas a la generación de energía eléctrica para su consumo en el puerto, pudiendo las Autoridades Portuarias participar en las sociedades que los gestionen.»

JUSTIFICACIÓN

Al objeto de contribuir a la descarbonización y el uso de energías alternativas en los espacios portuarios, y en particular de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados de conformidad con las obligaciones establecidas al respecto por las Directivas europeas, se añade un nuevo apartado 7 al artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, con la finalidad necesaria de establecer que toda la zona de servicio de los puertos, aprobada por la correspondiente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, tenga a todos los efectos legales la condición de ámbito de autoconsumo compartido de energía eléctrica, de tal modo que todos los operadores ubicados en el puerto puedan formar parte de un autoconsumo compartido, sin limitación de distancia entre los puntos de generación y los de consumo.

ENMIENDA NÚM. 178

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Nueve bis. Se modifica el apartado 2 del artículo 70, con el siguiente literal:

«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 72 de esta ley. También, tendrán el carácter de modificación no sustancial la incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, así como las consecuencias que tenga dicha incorporación en el espacio de agua y en las zonas en las que se divide, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto. De estas modificaciones se dará cuenta al Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible y se publicarán en el Boletín Oficial del Estado.

cve: BOCG-15-A-34-3

A estos efectos, tendrá la consideración de alteración significativa aquélla que suponga una alteración individual o acumulada superior al 20 por ciento de la superficie asignada a un determinado uso.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone la flexibilización de las modificaciones de las Delimitaciones de los Espacios y Usos Portuarios, en especial en lo que hace a la interacción puerto ciudad, en línea con el Marco Estratégico de Puertos del Estado de facilitar dicho tipo de iniciativas.

ENMIENDA NÚM. 179

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Nueve ter. Se modifica el apartado 1 del artículo 72, con la siguiente redacción:

"En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. No obstante lo previsto en el artículo 46 de esta Ley, las Autoridades Portuarias podrán participar directa o indirectamente en la explotación de las instalaciones y actividades que se desarrollen estos espacios."

JUSTIFICACIÓN

Se elimina la restricción a la participación de las Autoridades Portuarias en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades relativas a equipamientos culturales y exposiciones. Con ello se pretende favorecer y ampliar su participación en las políticas de integración puerto-ciudad, en el ejercicio de su autonomía de gestión.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 180

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Once bis. Se modifica la letra a) del artículo 83, con la siguiente redacción:

«a) Cuando el solicitante sea otra Administración pública o, en general, cualquier persona jurídica de derecho público o privado perteneciente al sector público, y para el cumplimiento de sus propias competencias o funciones, siempre que las mismas no se realicen o no puedan realizarse en régimen de concurrencia con la iniciativa privada o se trate de proyectos declarados de interés público por el Estado o la Comunidad Autónoma en la que se ubique el puerto. En ningún caso se podrá acordar el otorgamiento directo cuando el objeto concesional esté relacionado con la prestación de servicios portuarios, salvo que se den los casos de ausencia o insuficiencia de iniciativa privada previstos en esta ley. A estos efectos, se entenderá por persona jurídica de derecho privado perteneciente al sector público a la sociedad mercantil en cuyo capital sea mayoritaria la participación directa o indirecta de una o varias Administraciones Públicas o personas jurídicas de derecho público.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica al texto.

Se pretende incluir dentro del listado de otorgamiento directo de concesiones demaniales a favor de una Administración pública o persona jurídica de derecho público o privado perteneciente al sector público, a aquellas actuaciones o proyectos declarados de interés público por el Estado o la Comunidad Autónoma en la que se ubique el puerto.

ENMIENDA NÚM. 181

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Once ter. Se modifica la redacción de la letra a) del apartado 3 del artículo 90:

«a) Las concesiones han de ser contiguas o estar unidas por una instalación común o tener una de ellas un carácter meramente complementario o de servicio respecto a la principal.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Facilitar la realización de operaciones de unificación de concesiones, a los efectos de favorecer las economías de escala, la eficacia en la gestión y la productividad portuaria.

ENMIENDA NÚM. 182

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Catorce bis. Se modifica el apartado 1 del artículo 113, con el siguiente tenor:

«1. Las Autoridades Portuarias, previo informe de Puertos del Estado, habrán de aprobar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, oído el Comité de Servicios Portuarios, y previa audiencia de las organizaciones sindicales más representativas y representativas del servicio correspondiente y de las asociaciones de operadores y usuarios más representativas cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego.

A los efectos de la emisión del informe por parte de Puertos del Estado, las Autoridades Portuarias remitirán el proyecto de Pliego junto con el expediente completo a Puertos del Estado con el objeto de que emita el informe regulado en este precepto con anterioridad a su aprobación definitiva. El informe de Puertos del Estado tendrá carácter vinculante en lo que respecta a las observaciones sobre competencia interportuaria y deberá emitirse en el plazo máximo de tres meses. Si transcurriera el plazo sin que aquél se hubiera emitido, se podrán proseguir las actuaciones. El informe emitido fuera de plazo podrá no ser tenido en cuenta al adoptar la correspondiente resolución.»

JUSTIFICACIÓN

Se pretende agilizar el procedimiento de aprobación de los pliegos reguladores de los servicios portuarios, mediante el acotamiento de los tiempos para la emisión de informes, y precisando el carácter del informe de Puertos del Estado.

Con carácter general, se prevé un carácter preceptivo pero no vinculante, atribuyendo a cada Autoridad Portuaria la decisión sobre su aprobación en el marco de su autonomía de gestión. Por excepción, se predica un carácter vinculante del mismo en lo que afecta a las observaciones a los pliegos que puedan afectar a la competencia interportuaria, en los que sí tiene sentido predicar una competencia compartida mediante la técnica del informe vinculante.

ENMIENDA NÚM. 183

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

cve: BOCG-15-A-34-3

De adición

Texto que se propone:

Dieciocho bis. Se modifica el apartado 3 del artículo 179, con la siguiente redacción:

«3. Sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa tributaria para el aplazamiento del pago, con carácter excepcional, y de modo debidamente justificado, la Autoridad Portuaria podrá admitir el devengo y los correspondientes pagos diferidos de esta tasa, cuando se trate de importes devengados en un periodo igual o superior a un año, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos adicionales:

a) Los pagos anuales de esta tasa serán siempre superiores al 75 por ciento de la cuantía correspondiente a cada año.
b) En un período máximo de 10 años, la suma de los pagos anuales percibidos deberá ser igual a la cuantía total acumulada correspondiente a dicho período.
c) El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria deberá aprobar el plan de pagos diferidos.
d) En caso de extinción de la concesión o autorización por cualquier causa durante el período de pagos diferido, deberán liquidarse las cantidades pendientes de pago hasta alcanzar la cuantía total de la tasa que le corresponda.»

JUSTIFICACIÓN

La potestad de recaudar las tasas portuarias corresponde a cada una de las Autoridades Portuarias, conforme al artículo 30.5.n) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, por lo que carece de sentido, y vulnera su autonomía económico financiera y de gestión, que la concesión de un plan de pagos diferido deba contar con la aprobación de Puertos del Estado.

Por otra parte, y desde un punto de vista técnico, es necesario precisar que lo que se aprueba es un devengo diferido de las tasas, a los efectos de diferenciarlo de un mero aplazamiento de los pagos tributarios de tasas ya devengadas.

ENMIENDA NÚM. 184

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Dieciocho ter. Se modifica el artículo 181 en los siguientes términos:

Artículo 181. *Bonificaciones.*

…
i) Cuando el objeto de la concesión sea la construcción y explotación de una instalación destina a la prestación del servicio de suministro eléctrico a buques se aplicará una bonificación del 70 % a la cuota de la tasa de ocupación; por otro

cve: BOCG-15-A-34-3

lado, cuando el objeto de la concesión sea la explotación de instalaciones ya existentes destinadas a la prestación de este tipo de servicio, se aplicará una bonificación del 30 % a la cuota de la tasa de ocupación.

JUSTIFICACIÓN

En línea con la Estrategia de Movilidad, Segura, Sostenible y Conectada 2030, uno de los objetivos del sistema portuario consiste en reducir en 2030 un 70 % la huella de carbono de las Autoridades Portuarias y un 50 % la del conjunto de la comunidad portuaria, con respecto a los niveles del 2019.

Por ello los puertos deben continuar sus esfuerzos en la sostenibilidad, dirigidos a potenciar la descarbonización, como el programa OPS, de suministro de energía eléctrica a buques atracados en tierra; la utilización de combustibles alternativos; los avances en la digitalización e innovación, y la promoción de la plena integración de los puertos con los municipios que los albergan.

Por ello, la presente enmienda tiene por objeto ahondar en promover la inversión y participación del sector empresarial en el desarrollo y explotación del OPS. Esta participación es esencial para dar adecuado cumplimiento al modelo de explotación de la ley de puertos.

ENMIENDA NÚM. 185

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Dieciocho Quater. Se modifica el artículo 182, en los siguientes términos:

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

En el correspondiente Plan de Empresa de cada ejercicio, a propuesta de cada Autoridad Portuaria, se deberán fijar de forma motivada las bonificaciones singulares aplicables a cada uno de los tipos de terminales de mercancías de acuerdo con la situación coyuntural en que se encuentra el puerto en relación con las condiciones existentes de competencia internacional y de los mercados asociados con la mercancía que se manipula en la misma.

Asimismo, con el objeto de impulsar actividades directamente conectadas a la descarbonización de la economía y a la adaptación al cambio climático, podrán aplicarse por la Autoridad Portuaria bonificaciones singulares, de hasta el 30 por ciento, cuando el objeto concesional sea la fabricación industrial de elementos destinados a instalaciones eólicas marinas.

Estas bonificaciones o la posibilidad de las mismas no deberán reflejarse en ningún caso en el título de otorgamiento de la concesión o autorización. Una vez aprobada en el correspondiente Plan de Empresa, la aplicación de esta bonificación en un ejercicio no genera al sujeto pasivo el derecho a percibirla en ejercicios sucesivos ni ningún tipo de derecho concesional.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Se pretende flexibilizar, con algunas mejoras técnicas al vigente texto legal, la aprobación de estas bonificaciones singulares, que responden a motivos comerciales para impulsar la competitividad de los puertos españoles y su adaptación a las condiciones existentes en cada momento en los mercados internacionales.

La exigencia de aprobación en los Presupuestos Generales del Estado no se considera necesaria desde el punto de vista del principio de reserva de ley en materia tributaria, al igual que no se exige para el resto de bonificaciones establecidas en el artículo 181 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Además, introduce rigideces temporales que son incompatibles con el carácter comercial y de promoción a que responden este tipo de bonificaciones.

ENMIENDA NÚM. 186

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Veinte bis. Se añade un nuevo apartado 8 al artículo 245 con el siguiente tenor:

Artículo 245. *Bonificaciones de la tasa de actividad y utilización.*

….

8. Para incentivar el desarrollo y explotación de instalaciones destinadas al suministro de energía eléctrica a buques por parte de la iniciativa privada se aplicará una bonificación del 70 % a la cuota de la tasa de actividad a los titulares de concesiones para la prestación de este servicio que hayan realizado las inversiones en los equipamientos e infraestructuras necesarios para la prestación de este servicio. Cuando los titulares de la concesión exploten instalaciones ya existentes dicha bonificación será del 30 % de la cuota íntegra de la tasa de actividad.

JUSTIFICACIÓN

En línea con la Estrategia de Movilidad, Segura, Sostenible y Conectada 2030, uno de los objetivos del sistema portuario consiste en reducir en 2030 un 70 % la huella de carbono de las Autoridades Portuarias y un 50 % la del conjunto de la comunidad portuaria, con respecto a los niveles del 2019.

Por ello los puertos deben continuar sus esfuerzos en la sostenibilidad, dirigidos a potenciar la descarbonización, como el programa OPS, de suministro de energía eléctrica a buques atracados en tierra; la utilización de combustibles alternativos; los avances en la digitalización e innovación, y la promoción de la plena integración de los puertos con los municipios que los albergan.

Por ello, la presente enmienda tiene por objeto ahondar en promover la inversión y participación del sector empresarial en el desarrollo y explotación del OPS. Esta participación es esencial para dar adecuado cumplimiento al modelo de explotación de la ley de puertos.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 187

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintiuno. Título I del libro segundo, capítulo I.

De modificación

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado 4 en el artículo 252.

Veintiuno. Se da nueva redacción al capítulo I del título I del libro segundo:

«CAPÍTULO I

Registros marítimos españoles

…

Artículo 252. *Registro de Buques y Registro de Empresas Navieras.*

1. El objeto del Registro de Buques es la inscripción de los buques y embarcaciones abanderados en España, así como los artefactos navales y las plataformas fijas.

En la inscripción de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas se hará constar, a efectos de su identificación:

a) Clasificación y tipología.

b) Sus circunstancias esenciales y sus modificaciones relevantes desde el punto de vista técnico y de la seguridad marítima.

c) Los certificados emitidos.

d) La identidad del propietario y del explotador, con los datos de contacto necesarios, así como las modificaciones en su propiedad.

Los cambios de propiedad de buques, embarcaciones y artefactos navales se realizarán en coordinación con la sección de buques de Registro de Bienes Muebles, cuando proceda.

Mediante herramientas de gestión informática que permitan la comunicación automática de datos con el Registro de Bienes Muebles, se anotarán en el Registro de Buques los actos y contratos por los que se adquiera o transmita la propiedad de buques y embarcaciones, la constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

e) La información que se determine reglamentariamente.

2. En relación con cada buque o embarcación inscrita en el Registro de Buques será pública la información relativa a su titularidad, clasificación y tipología.

3. El Registro de Empresas Navieras tiene por objeto la inscripción de las empresas navieras.

cve: BOCG-15-A-34-3

Para la inscripción de las empresas navieras, será necesaria:

a) La aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil que refleje que su objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

b) Una relación de los buques de su titularidad o cuya explotación lleve a cabo, así como del registro de bandera en el que están inscritos, y que se actualizará periódicamente.

c) La identificación del medio electrónico donde se llevarán a cabo las notificaciones, incluida una dirección de correo electrónico u otro dispositivo equivalente, así como una dirección postal y su sede social.

4. Se exigirá que el capitán y el primer oficial de cubierta de los buques inscritos en el Registro, y en el caso de los buques mercantes el 50 por ciento de la dotación mínima de seguridad, tengan la nacionalidad española o de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo.

En el caso de los buques nacionales dedicados a la pesca, la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar a las empresas solicitantes la contratación de tripulantes de otras nacionalidades para que ejerzan las funciones de capitán y de primer oficial de cubierta, siempre que la titulacion requerida haya sido obtenida en centros de formacion homologados en España o en la UE. En todo caso, deberá garantizarse la seguridad del buque y de la navegación, así como el cumplimiento de la normativa vigente en materia de extranjería e inmigración."

…

ENMIENDA NÚM. 188

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintiocho. Artículo 263, letras b), f) e i).

De modificación

Texto que se propone:

Veintiocho. Se da nueva redacción a las letras b), f) e i) del artículo 263:

«b) Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, **sin perjuicio de las comptencias que tengan atribuidas las Comunidades Autónomas,** así como la limpieza de las aguas marítimas, la lucha contra la contaminación del medio marino y el control del cumplimiento de las condiciones medioambientales de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas en los espacios marítimos españoles, y, en su caso, en las zonas marítimas de responsabilidad asignadas a España.

…»

JUSTIFICACIÓN

Adecuación a lo dispuesto en el reparto competencial en los Estatutos de Autonomía.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 189

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintinueve. Artículo 263 bis (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Veintinueve. Se añade un nuevo artículo 263 bis:

«Artículo 263 bis. Comité Asesor Marítimo.

1. El Comité Asesor Marítimo es el órgano colegiado adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante para la cooperación y coordinación de las medidas en materia de ordenación general de la navegación marítima, así como en materia de salvamento marítimo.

El Comité Asesor Marítimo promoverá, asimismo, la participación y seguimiento de las medidas adoptadas en el ámbito de la marina mercante.

2. Dentro de las materias de su competencia, corresponderá al Comité Asesor Marítimo:

a) Emitir informe sobre los anteproyectos de ley y proyectos de reglamento con incidencia en materia de marina mercante.

b) Informar los planes y propuestas en materia de marina mercante.

3. La presidencia del Comité Asesor Marítimo corresponde a la Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo y su vicepresidencia a la Dirección General de la Marina Mercante. Asimismo, participarán en el Comité Asesor Marítimo:

a) Un representante con rango de director general o equivalente de cada uno de los ministerios u organismos de la Administración General del Estado con competencia en la materia marítima objeto de consulta o examen.

b) Un representante de cada una de las Comunidades Autónomas con litoral con competencia en la materia marítima objeto de consulta.

c) Hasta seis representantes de asociaciones representativas del sector naval.

A la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional corresponderá la función de secretaría del Comité Asesor Marítimo.

4. **El Comité Asesor Marítimo es el órgano de coordinación de las Administraciones públicas competentes en la planificación y en el seguimiento de los objetivos en materia de salvamento marítimo recogidos en el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de Lucha contra la Contaminación del Medio Ambiente Marino. A tal efecto, las Comunidades Autónoma con competencia en salvamento marítimo participarán en las reuniones de dicho comité.**

5. El funcionamiento Comité Asesor Marítimo se ajustará a las disposiciones sobre órganos colegiados de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

6. El Gobierno desarrollará mediante real decreto la estructura y funciones del Comité Asesor Marítimo.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Adecuación a lo dispuesto en el reparto competencial en los Estatutos de Autonomía.

ENMIENDA NÚM. 190

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Treinta. Artículo 264, apartado 2, letra b) y apartado 4.

De modificación

Texto que se propone:

Treinta. Se modifica **el** artículo 264:

Artículo 264. Del servicio público de salvamento

1. El servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración General del Estado, **así como por las Comunidades Autónomas con competencias en salvamento marítimo y el resto** de Administraciones públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes. Estos contemplarán de forma integrada las actuaciones de cada Administración, así como los medios para desarrollarlas con independencia de su titularidad, de su adscripción funcional o de su localización territorial.

2. El Gobierno, a propuesta del **Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible**, aprobará el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino.

Los planes que en esta materia aprueben las Comunidades Autónomas competentes **se coordinarán** con las directrices sobre movilización y coordinación de recursos que figuren en el Plan Nacional **para asegurar la integración de medios y recursos cuando fuera precisa una coordinación nacional conforme a lo previsto en el apartado 5 de este artículo**.

El citado Plan tendrá como objetivos básicos:

a) Coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina, pertenecientes a las diversas Administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.

b) Implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de nuestras costas, mediante el establecimiento de centros coordinadores regionales y locales.

c) Potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina ya existentes y formar al personal especializado que será el responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento y lucha contra la contaminación marina.

3. El Plan Nacional será objeto de desarrollo mediante programas sectoriales y territoriales, que serán aprobados por el **Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.**

cve: BOCG-15-A-34-3

Para la elaboración de los programas, la Administración General del Estado podrá contar con la colaboración de las Comunidades Autónomas competentes o que dispongan de medios humanos y materiales necesarios para la realización de las actividades que comprendan, a fin de asegurar la debida coordinación.

4. El Comité Asesor Marítimo es el órgano de coordinación de las Administraciones públicas competentes en la planificación y en el seguimiento de los objetivos en materia de salvamento marítimo recogidos en el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de Lucha contra la Contaminación del Medio Ambiente Marino. A tal efecto, las Comunidades Autónoma con competencia en salvamento marítimo participarán en las reuniones de dicho comité.»

5. Corresponde a las Comunidades Autónomas que la hayan asumido como competencia propia en sus respectivos Estatutos de Autonomía la ejecución de la legislación del Estado en materia de salvamento marítimo en las aguas territoriales correspondientes a su litoral, en la que se entiende incluida en todo caso la potestad sancionadora. **La competencia autonómica incluye la dirección y coordinación de las operaciones de salvamento marítimo em dichas aguas, siempre que las operaciones no requieran de una dirección nacional por desarrollarse en zonas SAR de responsabilidad española situadas más allá del mar territorial o porque la totalidad de las operaciones de salvamento se ejecuten en aguas situadas frente al territorio de más de una Comunidad Autónoma.»**

«~~b) Gestionar el sistema de control de tráfico marítimo, integrado por los centros coordinadores que se establezcan y que cubra la totalidad de las costas españolas.»~~

~~«4. El Comité Asesor Marítimo es el órgano de coordinación de las Administraciones públicas competentes en la planificación y en el seguimiento de los objetivos en materia de salvamento marítimo recogidos en el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de Lucha contra la Contaminación del Medio Ambiente Marino.»~~

JUSTIFICACIÓN

Adecuación a lo dispuesto en el reparto competencial en los Estatutos de Autonomía.

ENMIENDA NÚM. 191

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Treinta y tres. Artículo 275, apartado 2.

De modificación

Texto que se propone:

Treinta y tres. Se modifica el párrafo primero del apartado 2 del artículo 275:

«2. Se adscriben a la Sociedad, para el cumplimiento de su objeto, los Centros de Coordinación y Salvamento **pertenecientes a la Administración del**

cve: BOCG-15-A-34-3

Estado, así como los medios materiales, personales, presupuestarios y financieros que resulten necesarios.»

JUSTIFICACIÓN

Adecuación a lo dispuesto en el reparto competencial en los Estatutos de Autonomía.

ENMIENDA NÚM. 192

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Cincuenta y cuatro bis. Se adiciona una nueva disposición adicional trigésima octava, con el siguiente texto:

«Disposición adicional trigésima octava. *Comunidades energéticas en el ámbito portuario.*

Las Autoridades Portuarias tendrán la consideración normativa de autoridad local y, en consecuencia, podrán participar, como socios o miembros, en las comunidades de energías renovables y en las comunidades ciudadanas de energía, en aquellos proyectos o actuaciones de energías renovables que se desarrollen en el ámbito de la correspondiente zona de servicio portuaria.»

JUSTIFICACIÓN

Dotar de encaje a las Autoridades Portuarias en las figuras de las comunidades de energías renovables y las comunidades de ciudadanas de energía, a fin de clarificar su condición de autoridad local, a los efectos de la Ley del Sector Eléctrico, lo que posibilitará la transición energética de los puertos.

ENMIENDA NÚM. 193

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Cincuenta y cuatro ter. Se adiciona una nueva disposición adicional trigésima novena, con el siguiente tenor:

«Disposición adicional trigésima novena. *Autoridades Portuarias con un régimen de autonomía especial.*

1. Dispondrán de un régimen de autonomía especial las Autoridades Portuarias que cumplan, de manera adicionada, con los tres siguientes requisitos:

1.º Que por lo menos uno de los puertos bajo su gestión pertenezca a la red básica de transportes de la UE (TENT).
2.º Que su volumen total anual de tráfico de mercancías supere los 25 millones de toneladas, siendo el volumen de referencia la media trienal más reciente disponible sobre la base de las estadísticas de Puertos del Estado.
3.º Que el importe anual de la cifra de negocios de la Autoridad Portuaria supere los 60 millones de euros, siendo el importe de referencia la media trienal más reciente disponible sobre las cuentas anuales auditadas por la Intervención General del Estado.

2. El régimen de autonomía especial será declarado por el Consejo de Ministros, a solicitud de la Autoridad Portuaria correspondiente, en la que deberá de acreditarse el cumplimiento de los anteriores requisitos exigidos.
La declaración del régimen de autonomía especial deberá realizarse en un plazo de tres meses desde la correspondiente petición, entrando dicho régimen en vigor el día 1 de enero del ejercicio siguiente al de su reconocimiento.
3. Se entenderá a todos los efectos que las Autoridades Portuarias a las que se reconozca un régimen de autonomía especial tienen la consideración de entidades a las que se las ha dotado de un estatuto específico y propio de autonomía.
Las Autoridades Portuarias a las que se reconozca un régimen de autonomía especial no estarán sujetas a las funciones de coordinación y control del ente público Puertos del Estado. En particular, los diferentes informes que se establecen en esta Ley a emitir por Puertos del Estado respecto a las competencias de las Autoridades Portuarias tendrán en todos los supuestos un carácter potestativo y no vinculante. Se exceptúa únicamente de lo anterior, los informes a emitir en materia de señalización marítima o de competencia interportuaria en materia de servicios portuarios.
4. En materia de contratación, las Autoridades Portuarias a las que se reconozca un régimen de autonomía especial no precisarán de la autorización para contratar que se regula en la legislación en materia de contratos del sector público en favor del Consejo de Ministros o de los Secretarios de Estado o del titular del departamento ministerial al que se halle adscrito. En consecuencia, no resultará aplicable ni lo dispuesto por el artículo 324 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, ni por la Disposición adicional décima del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.
Los actos y decisiones que no sean susceptibles de recurso especial en materia de contratación de acuerdo con la legislación aplicable, podrán ser objeto de recurso potestativo de reposición ante la propia Autoridad Portuaria de conformidad con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, así como

cve: BOCG-15-A-34-3

en la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

5. Las Autoridades Portuarias dotadas con un régimen de autonomía especial podrán participar en sociedades cuyo objeto y actividad fundamental estén ligados al desarrollo de actividades logísticas, de transporte, tecnológicas y energéticas que promuevan la competitividad de los puertos, los tráficos portuarios, la sostenibilidad y la descarbonización, así como en aquellas sociedades radicadas en ámbitos de interacción puerto-ciudad que tengan por objeto explotar o gestionar inmuebles en el dominio público portuario.

La adquisición o enajenación de acciones de sociedades en las que participe la Autoridad Portuaria deberá ser autorizada por su Consejo de Administración, siempre que la inversión correspondiente se encuentre prevista en el Plan de Empresa y sin que se precise para ello el voto favorable de los representantes del Estado.

6. La adquisición, gestión, explotación, administración y enajenación de los bienes patrimoniales que adquieran las Autoridades Portuarias en régimen de autonomía espacial con cargo a sus recursos propios, no se sujetarán a las previsiones ni informes previos contenidos en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas. En todo caso, deberán respetar los siguientes principios:

a) Destino a actividades logísticas, portuarias o que promuevan la competitividad del puerto;
b) Eficiencia y economía en su gestión;
c) Eficacia y rentabilidad en la explotación de estos bienes y derechos;
d) Concurrencia y objetividad en la adquisición, explotación y enajenación;
e) Identificación y control a través del inventario y registro correspondiente.

7. Las Autoridades Portuarias a las que se dote con un régimen de especial autonomía podrán contar para su gestión financiera de sociedades de auditoría o de auditores de cuenta contratadas por la propia Autoridad Portuaria.

8. Los acuerdos que dicten los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias con régimen de autonomía especial no podrán ser objeto del recurso de impugnación a que se refiere el artículo 35 de la presente Ley. La revisión de oficio, así como la revocación de los actos administrativos de cualquier naturaleza, incluso los de naturaleza tributaria, será competencia del Consejo de Administración de dichas Autoridades Portuarias.

9. Los convenios regulados en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público que suscriban las Autoridades Portuarias con régimen de autonomía especial deberán estar previstos y dotados financieramente en el respectivo Plan de Empresa, no requiriendo de la obtención de la autorización previa por parte de ningún otro órgano de la Administración para su firma, modificación, prórroga o resolución de mutuo acuerdo, cuya competencia será del Consejo de Administración de dichas Autoridades Portuarias.

10. Sin perjuicio del cumplimiento de los principios, criterios y disposiciones de general aplicación al personal del sector público, el personal de las Autoridades Portuarias con régimen de autonomía especial no estará sujeto al régimen de control y autorizaciones establecido con carácter general respecto del personal al servicio del sector público estatal a favor de los Ministerios de Hacienda y Función Pública y de Política Territorial.

11. En lo no previsto en la presente Disposición adicional, a las Autoridades Portuarias dotadas de un régimen de autonomía especial les resultará aplicable lo establecido en la presente Ley.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Se propone un nuevo régimen de autonomía especial para determinadas Autoridades portuarias, que será declarado por el Consejo de Ministros.

Se incluye esta nueva regulación con la finalidad de impulsar y materializar la voluntad de incrementar la autonomía de gestión en los puertos de interés general de mayor dimensión, y en la necesidad de simplificar y mejorar los sistemas de control de las citadas Autoridades Portuarias con el objetivo de dar mayor valor a su función pública. En particular, se trata de evitar controles innecesarios por parte de Puertos del Estado y de otros órganos administrativos que no se compadecen con el nuevo marco de especial autonomía previamente declarado.

Este régimen especial será aplicable a las Autoridades Portuarias que gestionen puertos que por su dimensión hayan sido integrados en la red básica de la Red Tras europea de transportes, siempre que alcancen un determinado volumen total de tráfico y cifra de negocio.

Estas razones, junto con el incremento de la agilidad administrativa necesaria en cada caso, son razones que aconsejan establecer un mayor ámbito de autonomía de gestión en las Autoridades Portuarias que cumplan esos requisitos, y tenga su reflejo en materia de contratación pública, régimen patrimonial de bienes que adquieran con cargo a sus propios recursos y participación en sociedades mercantiles, sin perjuicio de la unidad y coordinación precisas del sistema portuario de los puertos de interés general.

El régimen jurídico del sistema portuario estatal ha de permitir que, con independencia de la casuística y distintas situaciones económicas y financieras de determinadas Autoridades Portuarias, los de mayor dimensión puedan disponer de un mayor grado de autonomía de gestión en beneficio de los puertos que gestionan y del sistema portuario en su conjunto, sin estar sujetos a determinadas autorizaciones previas de otros órganos administrativos que generan retrasos y dilaciones perjudiciales en la actividad de los puertos.

ENMIENDA NÚM. 194

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

se añade un nuevo apartado treinta y ocho bis en el artículo Uno, añadiendo un nuevo apartado al artículo 301, con el siguiente texto:

Treinta y ocho bis. Se da nueva redacción al artículo 301:

«Artículo 301. *Prevención d actividades ilícitas y tráficos prohibidos.*

1. Con la finalidad de prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido, el Gobierno podrá impedir, restringir o condicionar la navegación de determinadas categorías de buques civiles en las aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua

2. Con la misma finalidad, el Gobierno reforzará los controles de seguridad y entrada de personas en los puertos cuando existan antecedentes penales o condena por los delitos tráfico de drogas, contrabando o terrorismo.

cve: BOCG-15-A-34-3

En los términos que se determinen reglamentariamente y de conformidad con la legislación aplicable, la Secretaría de Estado de Seguridad especificará las condiciones en las cuales se efectuará la comprobación de los antecedentes penales de aquellas personas que:

a) Desempeñen tareas sensibles en el puerto o para su beneficio, en particular en relación con el tráfico de drogas, contrabando o terrorismo.
b) Estén autorizados a disponer de acceso directo o remoto a sus instalaciones, información o sistemas de control, también por lo que respecta a la protección y resiliencia del puerto.
c) Estén siendo considerados para su contratación en puestos que cumplan los criterios establecidos en las dos letras los dos párrafos anteriores.

Cuando como consecuencia de las anteriores comprobaciones se inicien procedimientos penales contra personal portuario por la supuesta comisión de delitos relacionados con el tráfico de drogas, contrabando o terrorismo en conexión con el ejercicio de su actividad laboral, se comunicará tanto su iniciación como la resolución que pueda recaer a las empresas y centros portuarios de empleo, que, en su caso, depurarán las posibles responsabilidades de índole disciplinaria laboral en las que pudiera haber incurrido dicho personal.»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda tiene por objeto armonizar las medidas de control y seguridad para el acceso del personal a las terminales portuarias, de forma análoga a las aplicables al personal que presta servicios en infraestructuras aeroportuarias.

ENMIENDA NÚM. 195

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva. *Suspensión de la causa de disolución por pérdidas provocada por diversos acontecimientos naturales.*

A los solos efectos de determinar la concurrencia de la causa de disolución prevista en el artículo 363.1.e) del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, no se tomarán en consideración las pérdidas de los ejercicios 2020 y 2021 hasta el cierre del ejercicio que se inicie en el año 2026.

Si, excluidas las pérdidas de los años 2020 y 2021 en los términos señalados en el apartado anterior, en el resultado del ejercicio 2022, 2023, 2024, 2025 o 2026 se apreciaran pérdidas que dejen reducido el patrimonio neto a una cantidad inferior a la mitad del capital social, deberá convocarse por los administradores o podrá solicitarse por cualquier socio en el plazo de dos meses a contar desde el cierre del ejercicio conforme al artículo 365 de la citada Ley, la celebración de Junta para proceder a la disolución de la sociedad, a no ser que se aumente o reduzca el capital en la medida suficiente.

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Estender la moratoria de exclusión de pérdidas por acontecimientos en 2020-2021 a los solos efectos de determinar la concurrencia de la causa de disolución prevista en el artículo 363.1.e) del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

ENMIENDA NÚM. 196

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

De modificación

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado Veinticinco bis, modificando el artículo 162.

Artículo dos. *Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.*

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima queda modificada como sigue:

…

Veinticinco. Se da nueva redacción al apartado 2 del artículo 148:

«2. En el caso de buques y embarcaciones dedicadas exclusivamente a la navegación deportiva o de recreo, a falta de inscripción en otro sentido, tendrá la consideración de armador la persona que aparezca como dueño en el Registro de Bienes Muebles o, en su defecto, en el registro marítimo español que corresponda, sin que valga prueba en contrario.»

Veinticinco bis. Se modifica el artículo 162, con un nuevo párrafo al final:

Artículo 162. *Nacionalidad de las dotaciones*

El capitán y el primer oficial de cubierta de los buques nacionales deberán tener la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca por la Administración Marítima que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades. A estos efectos, los nacionales de terceros Estados que sean familiares de un ciudadano de la Unión Europea o de un nacional de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo se asimilarán a éstos, siempre que cumplan con los requisitos que se establezcan reglamentariamente.

El resto de la dotación en el caso de buques mercantes deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, al menos en un 50 %.

En el caso de los buques nacionales dedicados a la pesca, la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar a las

cve: BOCG-15-A-34-3

empresas solicitantes la contratación de tripulantes de otras nacionalidades para que ejerzan las funciones de capitán y de primer oficial de cubierta, siempre que la titulacion requerida haya sido obtenida en centros de formacion homologados en España o en la UE."

Veintiséis. Se introduce un segundo párrafo nuevo en el artículo 196 con la siguiente redacción:

…

ENMIENDA NÚM. 197

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

«Disposición adicional XXX.

El Gobierno, cuando un puerto declarado de interés general de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de esta Ley no esté incluido en la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T) en su nivel de red básica, podrá acordar no reservarse su gestión directa que podrá ser asumida por la Comunidad Autónoma donde se ubique el puerto en la forma que se acuerde en cada caso.»

JUSTIFICACIÓN

La Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) comprende las Infraestructuras de transporte lineales y nodales de los modos viarios de carreteras, ferroviario, aéreo, marítimo y navegación interior, así como las de carácter multimodal, definidos en los Reglamentos (UE) 1315/2013 y 1316/2013. El hecho de que un puerto de interés general, por cumplir alguno de los requisitos establecidos en el art. 4 de la Ley, no figure sin embargo en la citada Red transeuropea en su nivel de red básica, constituye un argumento y motivo suficiente para posibilitar que el Estado no ejerza su gestión directa posibilitando que lo sea la Comunidad Autónoma donde se ubique el puerto. De esta forma, se da cumplimiento a lo establecido en el Estatuto de Gernika en su artículo 12.8 cuando atribuye al País Vasco la ejecución de la legislación estatal en materia de "Puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa".

La Red se estructura en dos niveles: · RED GLOBAL o completa (COMPREHENSIVE Network), se trata del concepto más amplio de la red TEN-T formada por todos los elementos considerados de interés común. · RED BÁSICA (CORE Network), está compuesta de aquellos elementos de la red global que tienen la máxima importancia estratégica para lograr los objetivos de la política de transporte de la Unión y son objeto preferente de actuaciones con ayuda comunitaria.

Los puertos de la red Básica incluyen: Coruña, Gijón, Bilbao, Barcelona, Tarragona, Valencia, Cartagena, Algeciras, Sevilla, Huelva, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 198

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

«Disposición adicional XX. *Informes y comprobaciones para acreditaciones y antecedentes (INCOA).*

1. La Dirección General de Coordinación y Estudios de la Secretaría de Estado de Seguridad tendrá la condición de responsable del tratamiento denominado informes y comprobaciones para acreditaciones y antecedentes.

2. La finalidad del tratamiento es realizar las comprobaciones necesarias en relación con los objetivos de prevención de ilícitos penales y prevenir amenazas graves contra la seguridad pública en instalaciones y eventos públicos. Como consecuencia de estas comprobaciones se emitirán acreditaciones o informes de idoneidad, teniendo en cuenta las previsiones de la legislación específica sobre comprobación de antecedentes personales.

3. En el tratamiento relativo a los informes y comprobaciones para acreditaciones y antecedentes, se podrán tratar, al menos, los datos relativos a la identidad de las personas, datos de contacto, dirección, residencia, datos laborales, sus antecedentes penales y policiales, los datos personales de identidad y contacto de los responsables, gestores y usuarios del fichero del tratamiento.

4. Son destinatarios de los datos los órganos jurisdiccionales del orden penal, el Ministerio Fiscal y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

5. El resultado positivo o negativo de la comprobación se transmitirá a los organismos responsables de la infraestructura de que se trate, así como a los responsables de seguridad de las instalaciones y aquellos a quienes se determinen reglamentariamente.

6. Los destinatarios serán también responsables del tratamiento de los datos que hubiera sido objeto de comunicación.

7. El tratamiento de los datos se realizará de conformidad con la Ley Orgánica 7/2021, de 26 de mayo,, de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales.»

JUSTIFICACIÓN

Se incluye la habilitación necesaria para armonizar las medidas de control y seguridad para el acceso del personal a las terminales portuarias, de forma análoga a las aplicables al personal que presta servicios en infraestructuras aeroportuarias.

ENMIENDA NÚM. 199

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

cve: BOCG-15-A-34-3

De adición

Texto que se propone:

Disposición final nueva. *Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.*

Se modifica la Disposición adicional vgésima primera, con la siguiente redacción:

Sin perjuicio de lo previsto en esta Ley, excepcionalmente, los gestores de puertos o instalaciones portuarias, aeropuertos e infraestructuras ferroviarias, en su condición de consumidores, podrán prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles y servicios inherentes a la prestación del servicio, respectivamente. Alternativamente, los gestores de puertos o instalaciones portuarias, aeropuertos e infraestructuras ferroviarias, en su condición de consumidores, podrán ceder o transmitir a terceros, total o parcialmente, el derecho de prestación de servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles y servicios inherentes a la prestación del servicio, respectivamente.

Además, sin perjuicio de lo previsto en esta Ley, excepcionalmente, los gestores de puertos o instalaciones portuarias, aeropuertos e infraestructuras ferroviarias podrán autorizar a otras personas físicas o jurídicas que sean consumidores de energía eléctrica de conformidad con lo establecido en esta Ley a que, en su condición de consumidores, puedan prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles y servicios inherentes a la prestación del servicio, respectivamente.

JUSTIFICACIÓN

Se pretende introducir una muy pequeña modificación en la Ley del Sector Eléctrico para que las "instalaciones portuarias" puedan suministrar energía a buques. Esto permitirá que los titulares de concesiones puedan suministar OPS.

Por otro lado, y con el fin de contribuir a la descarbonización del transporte y a la mejora de la calidad del aire en los entornos portuarios, las autoridades portuarias promoverán medidas para el suministro de fuentes de energía alternativas a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, siendo prioritarias, entre otras, la electricidad.

De acuerdo con la redacción actual de la LSE, únicamente aquellos consumidores que gestionen un puerto (Autoridad Portuaria) pueden prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones. No hay menciones a la cesión de los derechos ni a los acuerdos para que un tercero pueda prestar servicios sin tener los derechos de explotación.

En pro de facilitar el acceso al suministro de electricidad a buques a otros agentes, fomentando la competencia, y de una mayor seguridad jurídica, la normativa debería recoger expresamente dicha cesión de explotación a un tercero.

La propuesta de enmienda permite que las Autoridades Portuarias puedan ceder o autorizar a terceros el derecho a prestar servicios de suministro eléctrico a embarcaciones, aeronaves y ferrocarriles. En el caso de la cesión, el suministro se efectúa desde un punto de suministro conectado a la red interior de la autoridad. Por otro lado, en el caso de la autorización, el suministro se realiza desde un punto de suministro propiedad del tercero, independiente de la red interior de la autoridad, para el cual el tercero deberá solicitar acceso y conexión a la red eléctrica.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 200

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición final xxxx. *Modificación de la Ley 34/1998 de 7 de octubre, del sector de hidrcarburos*

Artículo 43. *Distribución al por menor de productos petrolíferos.*

«1. Serán distribuidores al por menor de productos petrolíferos aquellas personas físicas o jurídicas que realicen, al menos, una de las siguientes actividades:

a) El suministro de combustibles y carburantes a vehículos en instalaciones habilitadas al efecto.
b) El suministro a instalaciones fijas para consumo en la propia instalación.
c) El suministro de queroseno con destino a la aviación.
d) El suministro de combustibles a embarcaciones.
e) Cualquier otro suministro que tenga por finalidad el consumo de estos productos.

En ningún caso, se permite el suministro entre distribuidores al por menor, ni el suministro de distribuidores al por menor a operadores al por mayor.

Queda excluida de esta prohibición la adquisición de productos petrolíferos por parte de empresas que sean titulares de tarjetas de pago debidamente autorizadas a las empresas que sean titulares y/o gestoras de instalaciones de suministro a vehículos y que ostenten la condición de distribuidores al por menor, únicamente de productos petrolíferos depositados en la propia instalación de suministro para su posterior reventa al consumidor final dentro de la misma instalación, que deberá, necesariamente, realizarse mediante el uso de dichas tarjetas de pago.

JUSTIFICACIÓN

En el marco de la lucha contra el fraude fiscal en el sector de hidrocarburos, modificar la norma sustantiva y que las empresas que comercializan tarjetas para la adquisición de combustible puedan adquirir el producto que posteriormente se entrega a los clientes en los distintos puntos de distribución.

ENMIENDA NÚM. 201

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Disposición final XX (nueva). *Modificación del Real Decreto 2487/1994, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto regulador de las actividades de distribución al por mayor y de distribución al por menor mediante suministros directos a instalaciones fijas, de carburantes y combustibles petrolíferos.*

Uno. Se modifica el Real Decreto 2487/1994, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto regulador de las actividades de distribución al por mayor y de distribución al por menor mediante suministros directos a instalaciones fijas, de carburantes y combustibles petrolíferos, manteniendo su rango de real decreto, y con la redacción siguiente:

«Artículo 14 bis. Inhabilitación para ejercer la actividad de operador. […]

h) La ausencia de actividad comercial durante 2 trimestres consecutivos. La reactivación comercial durante un período inferior a 8 semanas no será considerada actividad comercial a dichos efectos.»

Dos. Se introduce un nuevo artículo 17 bis en el Real Decreto 2487/1994, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto regulador de las actividades de distribución al por mayor y de distribución al por menor mediante suministros directos a instalaciones fijas, de carburantes y combustibles petrolíferos, manteniendo su rango de real decreto, y con la redacción siguiente:

«Artículo 17 bis. Obligaciones atribuibles a la autorización tras cese:

Los operadores al por mayor de productos petrolíferos que cesen su actividad habrán de mantenerse en el cumplimiento de las obligaciones de mantenimiento de existencias mínimas de seguridad durante el año natural en el que se produzca dicho cese, de acuerdo con el Real Decreto 1716/2004, de 23 de julio, por el que se regula la obligación de mantenimiento de existencias mínimas de seguridad, la diversificación de abastecimiento de gas natural y la corporación de reservas estratégicas de productos petrolíferos, a efectos de garantizar la seguridad del sistema. De acuerdo con la disposición final tercera del citado Real Decreto, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico dictará las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución de esta obligación.

JUSTIFICACIÓN

Es necesario completar las medidas adoptadas hasta la fecha para la lucha contra el fraude perpetrado por grupos organizados en el sector de la distribución de hidrocarburos líquidos en España, apuntalando el seguimiento y control de nuevos operadores y operadores «dormidos». Se conoce como «operadores dormidos» a aquellos que, disponiendo del título de operador, no presentan actividad, si bien pueden reiniciarla en cualquier momento sin necesidad de superar nuevos trámites administrativos. Para evitar que dichos «operadores dormidos» puedan ser adquiridos por empresas con intenciones defraudatorias, se propone añadir la ausencia de actividad comercial durante dos trimestres consecutivos como nuevo motivo de inhabilitación de los operadores al por mayor.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 202

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

«Disposición final xx.

Modificación de la ley 15/2009 de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Se añade un apartado 5 al artículo 39 (Obligación de pago del precio y los gastos del transporte) de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, en los siguientes términos:

5. Cuando la prestación del servicio de transporte se realice utilizando vías sometidas a pago por uso, las cantidades abonadas por el porteador por la utilización de esas vías deberá reflejarse en la factura de manera diferenciada respecto al precio del transporte, considerándose nulo el pacto en contrario.»

JUSTIFICACIÓN

Tanto en Gipuzkoa como en Bizkaia se han introducido sistemas de cobro por uso en diversas vías de su titularidad. Es previsible que tales mecanismos se extiendan progresivamente a infraestructuras de otras Administraciones. Esos sistemas se basan en el principio de recuperación de los costes de infraestructura y se aplican, en algunos casos de manera exclusiva, a los vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera. Con frecuencia, ello ha determinado, o va a determinar, la asunción obligatoria de nuevos costes por parte de los servicios de transporte que aconseja establecer un mecanismo que permita a los profesionales del sector imputar esos costes a sus clientes de manera específica y diferenciada.

ENMIENDA NÚM. 203

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Disposición final XX. *Nueva. Modificación de la Ley 9/2017 de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.*

Se modifica el apartado 4 del artículo 29 con el siguiente tenor:

Artículo 29. *Plazo de duración de los contratos y de ejecución de la prestación.*

4. Los contratos de suministros y de servicios de prestación sucesiva tendrán un plazo máximo de duración de cinco años, incluyendo las posibles prórrogas que en aplicación del apartado segundo de este artículo acuerde el órgano de contratación, respetando las condiciones y límites establecidos en las respectivas normas presupuestarias que sean aplicables al ente contratante.

Excepcionalmente, en los contratos de suministros y de servicios se podrá establecer un plazo de duración superior al establecido en el párrafo anterior, cuando lo exija el período de recuperación de las inversiones directamente relacionadas con el contrato y estas no sean susceptibles de utilizarse en el resto de la actividad productiva del contratista o su utilización fuera antieconómica, siempre que la amortización de dichas inversiones sea un coste relevante en la prestación del suministro o servicio, circunstancias que deberán ser justificadas en el expediente de contratación con indicación de las inversiones a las que se refiera y de su período de recuperación. El concepto de coste relevante en la prestación del suministro o servicio será objeto de desarrollo reglamentario.

Los contratos de suministro de energía podrán tener un plazo de duración máxima de diez años, prórrogas incluidas.

El contrato de servicios de mantenimiento que se concierte conjuntamente con el de la compra del bien a mantener, cuando dicho mantenimiento solo pueda ser prestado por razones de exclusividad por la empresa que suministró dicho bien, podrá tener como plazo de duración el de la vida útil del producto adquirido.

Asimismo podrá establecerse en los contratos de servicios relativos a los servicios a las personas un plazo de duración mayor cuando ello fuera necesario para la continuidad de aquellos tratamientos a los usuarios en los que el cambio del prestador pudiera repercutir negativamente.

No obstante lo establecido en los apartados anteriores, cuando al vencimiento de un contrato no se hubiera formalizado el nuevo contrato que garantice la continuidad de la prestación a realizar por el contratista como consecuencia de incidencias resultantes de acontecimientos imprevisibles para el órgano de contratación producidas en el procedimiento de adjudicación y existan razones de interés público para no interrumpir la prestación, se podrá prorrogar el contrato originario hasta que comience la ejecución del nuevo contrato y en todo caso por un periodo máximo de nueve meses, sin modificar las restantes condiciones del contrato, siempre que el anuncio de licitación del nuevo contrato se haya publicado con una antelación mínima de tres meses respecto de la fecha de finalización del contrato originario o, tratándose de un contrato basado en un acuerdo marco o un contrato específico en el marco un sistema dinámico de adquisición, se hayan enviado las invitaciones a presentar oferta del nuevo contrato basado o específico al menos quince días antes de la finalización del contrato originario.

JUSTIFICACIÓN

La volatilidad en el precio de la energía es un elemento que genera un considerable grado de incertidumbre en las entidades del sector público que se sirven de forma

cve: BOCG-15-A-34-3

intensiva de la misma. Un sistema que permitiría, por un lado lograr una estabilidad en los precios de la energía y, por otro promover la generación de energía renovable es la adquisición de la energía directamente del generador, a través de los denominados PPA (Power Purchase Agreement).

Sin embargo, este instrumento, que resulta operativamente idóneo para lograr los fines anteriormente expuestos, queda vedado al sector público por las limitaciones de duración máxima del artículo 29 de la Ley 9/2017. Los PPA al precisar de una inversión considerable y de la financiación correspondiente, requieren de una garantía de demanda y precio en un horizonte temporal prolongado que supera en todo caso el límite máximo de 5 años marcado en el artículo 29 para los contratos de suministro.

Tampoco la excepción relativa a la amortización de la inversión (art. 29.4 segundo párrafo), que habilita a superar el plazo de duración máximo de 5 años, soluciona la problemática, ya que requiere que la inversión se destine de forma exclusiva al objeto del contrato concreto de la entidad del sector público que lo contrate. De esta forma, se proscribe el acceso a los PPA más atractivos y rentables que permiten suministrar energía no solo a una entidad contratante, sino a varias simultáneamente, sean del sector público o no.

Se propone, por tanto, realizar una excepción general en cuanto a la duración máxima de los contratos de suministro de energía.

ENMIENDA NÚM. 204

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición final XX. *Nueva. Modificación de la Ley 8/2015, de 21 de mayo, por la que se modifica la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, y por la que se regulan determinadas medidas tributarias y no tributarias en relación con la exploración, investigación y explotación de hidrocarburos.*

Se modifica la Disposición adicional cuarta, quedando redactada en los siguientes términos:

Disposición adicional cuarta. *Contratos en exclusiva de los operadores al por mayor.*

Disposición adicional cuarta. *Contratos en exclusiva de los operadores al por mayor.*

1. Los operadores al por mayor de productos petrolíferos con una cuota de mercado superior al 30 por ciento, no podrán incrementar el número de instalaciones en régimen de propiedad o en virtud de cualquier otro título que les confiera la gestión directa o indirecta de la instalación, con independencia de quién ostente la titularidad o derecho real sobre la misma.

No obstante lo anterior, podrán renovarse a su expiración los contratos preexistentes aunque con ello se supere la cuota de mercado anteriormente expresada.

cve: BOCG-15-A-34-3

Asimismo, los operadores al por mayor de productos petrolíferos con una cuota de mercado superior al 30 por ciento en dicha provincia o ámbito territorial, no podrán adquirir en régimen de propiedad ni explotar nuevas instalaciones cuando esto suponga un incremento de su cuota de mercado en función de las ventas anuales del ejercicio anterior, independientemente de que no se aumente el número de instalaciones en régimen de propiedad o en virtud de cualquier otro título que les confiera la gestión directa o indirecta de la instalación.

2. A los efectos de computar el porcentaje de cuota de mercado anterior se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) Las ventas anuales del ejercicio anterior de las instalaciones para suministro a vehículos incluidas en la red de distribución del operador al por mayor u operadores del mismo grupo empresarial, contenidas en cada provincia en régimen de propiedad o en virtud de cualquier otro título que les confiera la gestión directa o indirecta de la instalación. En el caso de los territorios extrapeninsulares, el cómputo se hará para cada isla y para Ceuta y Melilla de manera independiente.

b) Se considerarán integrantes de la misma red de distribución todas las instalaciones que el operador principal tenga en régimen de propiedad, tanto en los casos de explotación directa como en caso de cesión a terceros por cualquier título.

c) Se entenderá que forman parte de la misma red de distribución todas aquellas instalaciones de suministro a vehículos cuya titularidad, según lo dispuesto en el apartado anterior, corresponda a una entidad que forma parte de un mismo grupo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 42 del Código de Comercio.

3. Por resolución del director general de Política Energética y Minas se determinará anualmente el listado de operadores al por mayor de productos petrolíferos con una cuota de mercado superior al porcentaje establecido. Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado.

4. El período durante el cual no podrán aumentar el número de instalaciones para suministro a vehículos de su red de distribución en los términos previstos en esta disposición será de tres años.»

JUSTIFICACIÓN

La descarbonización del transporte por carretera no será posible sin una amplia red de infraestructuras de recarga y repostaje de combustibles alternativos, para lo cual las estaciones de servicio de todo el territorio español deben tener la oportunidad y la libertad de elegir, en su caso, al operador que ofrezca las mejores opciones de multienergía.

La limitación inicialmente impuesta por la disposición transitoria quinta de la Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo («Ley 11/2013»), y luego modificada por la disposición adicional cuarta de la Ley 8/2015, de 21 de mayo, por la que se modifica la Ley 34/1998 y se regulan determinadas medidas tributarias y no tributarias en relación con la exploración, investigación y explotación de hidrocarburos («Ley 8/2015») se contempla como una medida transitoria y de respuesta ante determinadas circunstancias de mercado que han resultado superadas. Este carácter temporal se recogía tanto en el preámbulo («de manera transitoria, se limita el crecimiento en número de instalaciones de venta de productos petrolíferos a los principales operadores de cada provincia»), como en la disposición transitoria quinta de la Ley 11/2013, y también en el literal de la disposición adicional cuarta de la Ley 8/2015. En particular, ambas disposiciones preveían la posibilidad de acordar el levantamiento de la prohibición transcurrido un determinado plazo (que, como, a continuación, veremos, venció en 2018) o cuando la

cve: BOCG-15-A-34-3

evolución del mercado y la estructura empresarial del sector así lo aconsejen (lo cual también ha sucedido).

En lo que respecta al plazo, la redacción originaria que daba la Ley 11/2013, con entrada en vigor el 28 de julio de 2013, apuntaba a un periodo de cinco años, lo que inducía a pensar que en el año 2018 se procedería a la revisión y levantamiento de la medida si las circunstancias del mercado eran propicias. Dicho límite temporal fue respetado por la Ley 8/2015, con fecha de entrada en vigor el 23 de mayo de 2015, la cual estableció un plazo de tres años, manteniendo, por lo tanto, el vencimiento en 2018. Ello puede ser indicativo de que, a juicio del legislador, ya en 2015 las condiciones sectoriales y de mercado en relación con las instalaciones de venta de productos petrolíferos no ameritaban una prórroga del tiempo inicial de aplicación de la limitación que nos ocupa. No obstante, esta medida sigue vigente.

Esta prohibición con vocación transitoria constituye una medida restrictiva de la competencia. Conforme a reiterada jurisprudencia, las limitaciones públicas a la competencia han de ser adecuadas, necesarias y proporcionadas para alcanzar los objetivos de interés general que se persiguen. En consecuencia, solo podría mantenerse mientras subsistieran las circunstancias que motivaron su establecimiento.

En ese sentido, la «evolución del mercado y la estructura empresarial del sector» actual no justifican que continúe vigente esta limitación establecida por la disposición adicional cuarta de la Ley 8/2015. De hecho, el mercado ha evolucionado de manera significativa, caracterizado ahora por:

Una reducción de la cuota de mercado conjunta de los operadores refineros, medida en puntos de venta.

El incremento del número de estaciones de servicio, debido fundamentalmente a la entrada de nuevos operadores no tradicionales: marcas blancas, cooperativas e hipermercados y, en menor medida, otros operadores no refineros;

Cambio de la estructura de la red: las estaciones de servicio abanderadas con contratos de distribución en exclusiva con un operador («DODOs») son, desde la perspectiva de la determinación de los precios de venta finales, puros revendedores como pueden serlo otros puntos de venta no abanderados, cuya exclusividad está limitada a un año (prorrogable hasta tres a voluntad de la propia estación de servicio);

Ausencia de participación de los operadores refineros en el capital de CLH (actual Exolum);

La proliferación de otros formatos de estaciones de servicio y la evolución del mercado ha conllevado una mayor diferenciación en precios, a lo que se añade un mayor abanico de energías bajas en carbono para la movilidad por carretera.

La evolución del propio concepto de negocio de las estaciones de servicio, pues el cliente ya no sólo busca abastecerse de energía, sino también cubrir otro tipo de necesidades: lavado de vehículos, tienda de conveniencia, restauración, beneficios en las tarjetas de fidelización, etc. La diversidad y calidad de estos servicios adicionales tendrá cada vez más peso en la decisión de compra del consumidor de productos energéticos, ya que, con las recargas eléctricas, los tiempos de espera en los puntos de abastecimiento de energía son superiores.

Ante esta realidad, en los últimos años ha aumentado la diversidad de modelos de negocio que son capaces de ofrecer los distintos operadores a los titulares de estaciones de servicio.

Debe tenerse en cuenta que, al tiempo de publicación de la Ley 11/2013, la capacidad del operador al por mayor de incidir sobre el PVP (vía recomendación de precio o comunicación de precios máximos) se predicaba de la totalidad de instalaciones de su red de distribución. Por ello, la norma perseguía, precisamente, según su propia exposición de motivos, evitar el alineamiento de precios entre estaciones de servicio de abanderadas, reduciéndose así la competencia intramarca. Sin embargo, como se ha explicado en líneas previas, en la actualidad, los DODOs, esto es, las instalaciones de suministro titularidad de una persona física o jurídica vinculada al operador al por mayor

cve: BOCG-15-A-34-3

mediante un contrato de suministro en exclusiva, son meros revendedores desde la perspectiva de la determinación de los precios de venta finales.

La aplicación de los principios de proporcionalidad y necesidad sostiene la conveniencia de levantar, siquiera parcialmente, la prohibición impuesta por la disposición adicional cuarta de la Ley 8/2015, de forma que, al menos, queden excluidos de aquella los DODOs, no tomando en cuenta estos contratos a efectos del porcentaje de cuota de mercado. Ello contribuiría a reforzar la oferta de energía baja en carbono en la red de carreteras españolas, al poner a disposición de los usuarios opciones de abastecimiento para reducir emisiones. Por su parte, las estaciones de servicio abanderadas podrán ejercer su derecho a la libertad de empresa y acceder a un mayor abanico de opciones energéticas renovables para la movilidad, lo que les permitirá aportar mayor valor añadido al cliente final, garantizando su autonomía de decisión para dirigir y planificar su actividad en atención a sus recursos y las condiciones del mercado.

Sumado a lo anterior, esta limitación podría dificultar el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 15 Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, el cual pretende impulsar el despliegue de los puntos de recarga eléctricos y establece obligaciones para quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo sea superior o igual a 5 y 10 millones de litros. En ese sentido, la instalación de puntos de recarga eléctricos (no solo en aquellos casos que resulta obligatoria) exige acometer importantes inversiones que pueden ser afrontadas más fácilmente si se comparten entre el titular de la instalación y un operador al por mayor.

El levantamiento, al menos, parcial de la limitación permitiría a las estaciones ejercer su derecho a la libertad de empresa, garantizando su autonomía de decisión para dirigir y planificar su actividad en atención a sus recursos y a las condiciones del propio mercado, pudiendo acceder a un mayor abanico de opciones multienergéticas para la movilidad que aportan mayor valor añadido al cliente final.

En consecuencia, procede revisar la disposición adicional cuarta de la Ley 8/2015, de forma que se excluyan del cómputo de la cuota del 30 por ciento los contratos de distribución en exclusiva entre los operadores y los distribuidores al por menor que se dediquen a la explotación de la instalación para el suministro de combustibles y carburantes a vehículos.

Por aplicación del principio de seguridad jurídica, es preciso establecer un plazo durante el cual permanecerá en vigor la prohibición en los términos en que se configura en este acuerdo. Por coherencia con lo previsto en el apartado cuarto de la disposición adicional cuarta, este plazo se fija en tres años. Transcurrido este periodo, se producirá el levantamiento total de la prohibición. Esto responde a que una medida limitativa de derechos como la presente (aun limitada a estaciones de servicio titularidad del operador), y en razón, además, de la total transformación del mercado y del propio negocio de movilidad, no puede perpetuarse en el tiempo.

ENMIENDA NÚM. 205

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

«Disposición final XXX. *Modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.*

Con efectos desde 1 de enero de 2026, la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, queda modificada como sigue:

Uno. Se modifica el epígrafe 1.14 de la Tarifa 1.ª del apartado 1 del artículo 50, que queda redactado de la siguiente forma:

«Epígrafe 1.14 Biodiésel y HVO para uso como carburante: 258 euros por 1.000 litros de tipo general y 72 euros por 1.000 litros de tipo especial. Se considerarán biodiésel los productos definidos en el artículo 46.1.g). 2.º de esta ley. Se considerará HVO el clasificado en los códigos NC 2710 1943 21 Y NC 2710 1943 31.

JUSTIFICACIÓN

En el marco de la transición energética es necesario potenciar las distintas tecnologías que nos lleven a cumplir el objetivo de emisiones netas cero a 2050. Para cumplir dicho objetivo es necesario impulsar los combustibles bajos en carbono que son una solución ya disponible y cuyo despliegue a corto plazo no requiere de grandes inversiones en infraestructuras de recarga o cambios de vehículos; que si requieren para la descarbonización con otras tecnologías alternativas como la electrificación o el hidrogeno.

En la actualidad hay una diferencia de coste en punto de suministro entre el diésel y el HVO combustible alternativo bajo en carbono debido a los costes de producción de una tecnología madura pero que necesita escalarse para poder conseguir precios competitivos.

En consecuencia, se propone actuar para favorecer el desarrollo de este combustible alternativo bajo en carbono, HVO, mediante un ajuste del tipo de impuesto de hidrocarburo que se le aplica, hoy se le aplica en mismo tipo impositivo que al diésel (379 €/m3) que es un combustible fósil al cual puede sustituir y un tipo mayor que el del GLP de automoción (262 €/m3) que también es un combustible fósil que era la alternativa existente. Ahora tenemos un combustible alternativo no fósil HVO que debemos desarrollar.

La nueva Directiva de la Energía, todavía en tramitación, establece un tipo impositivo diferenciado para el HVO de 5,38 €/Gigajulio, frente a los 10,75 E/Gigajulio del Gasoleo, es decir, la mitad de tributación. Luego el espíritu de la nueva legislación va en la línea de apoyar una tecnología disponible y viable a corto plazo para la descarbonización de la movilidad.

En cualquier caso, a la espera de la nueva directiva, debemos tener en cuenta el margen que nos da la Directiva comunitaria vigente que determina unos tipos impositivos mínimos para los productos energéticos. Concretamente para el HVO, que se clasifica igual que el gasóleo, se establece un tipo mínimo de 330 €/m3.

En consecuencia, la propuesta pasa por llevar el tipo impositivo del HVO al mínimo autorizado por la actual legislación.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Mixto al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto

cve: BOCG-15-A-34-3

de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de noviembre de 2025.—**Néstor Rego Candamil**, Diputado del Grupo Parlamentario Mixto (BNG) y Portavoz Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 206

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobadas por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

El texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, queda modificado como sigue:

Cincuenta y seis. Se añade una nueva disposición adicional:

Disposición adicional trigésima sexta. *Adecuación de las Capitanías y Distritos Marítimos a la toponimia oficial de la Comunidad Autónoma de Galicia.*

En el desarrollo reglamentario de la presente ley, los topónimos oficiales de las Capitanías Marítimas, de los Distritos Marítimos y de los accidentes geográficos que los delimitan, situados en el territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia, tendrán la forma establecida al amparo de lo dispuesto en la Ley 3/1983, de 15 de junio, de normalización lingüística, aprobada por el Parlamento de Galicia.

De conformidad con lo establecido en el párrafo anterior, se modificará de oficio el folio de matriculación de la provincia marítima de Vilagarcía de Arousa, que pasará a contener la expresión «VIL».

cve: BOCG-15-A-34-3

Artigo un. *Modificacións do Texto Refundido da Lei de Portos do Estado e da Mariña Puertos do Estado e da Mariña Mercante, aprobado polo Real Decreto Lexislativo 2/2011, de 5 de setembro.*

O Texto Refundido da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante, aprobado polo Real Decreto Lexislativo 2/2011, de 5 de setembro, queda modificado como sigue:

Cincuenta e seis. Engádese unha nova disposición adicional:

Disposición Adicional Trixésimo sexta. *Adecuación das Capitanías e Distritos Marítimos á toponimia oficial da Comunidad Autónoma da Galiza.*

No desenvolvemento regulamentario da presente lei, os topónimos oficiais das Capitanías Marítimas, dos Distritos Marítimos e dos accidentes xeográficos que os limitan, situados no territorio da Comunidade Autónoma da Galiza, terán a forma estabelecida ao amparo do disposto na Lei 3/1983, de 15 de xuño, de normalización lingüística, aprobada polo Parlamento da Galiza.

De acordo co estabelecido no parágrafo anterior, modificarase de oficio o folio de matriculación da provincia marítima de Vilagarcía de Arousa, que pasará a conter a expresión «VIL».

JUSTIFICACIÓN

La Ley 3/1983, de 15 de junio, de normalización lingüística de Galicia, en su artículo 10.1, establece que los topónimos tendrán como única forma oficial la gallega y, en desarrollo de esta norma, se aprobó el Decreto 132/1984, de 6 de septiembre, por el que se establece el procedimiento para la fijación o recuperación de la toponimia en Galicia. Finalmente, los topónimos oficiales en Galicia se establecieron mediante el Decreto 332/1996, de 26 de julio, por el que se aprueba la nomenclatura correspondiente a las entidades de población de la provincia de Ourense, el Decreto 219/1998, de 2 de julio, por el que se aprueba la nomenclatura correspondiente a las entidades de población de la provincia de Pontevedra, el Decreto 6/2000, de 7 de enero, por el que se aprueba la nomenclatura correspondiente a las entidades de población de la provincia de Lugo y el Decreto 189/2003, de 6 febrero, por el que se aprueba la nomenclatura correspondiente a las entidades de población de la provincia de A Coruña.

Galicia tiene competencias exclusivas en esta materia, por lo que el cumplimiento de esta normativa es obligatorio para todas las administraciones. Sin embargo, en la normativa estatal que regula las Capitanías y Distritos Marítimos, no se respetan los topónimos oficiales establecidos por la legislación gallega, ni los que tienen que ver con accidentes geográficos, a pesar de que los mismos están establecidos por la normativa autonómica que regula los topónimos, y siguen apareciendo de forma distorsionada, como ocurrió con la última normativa de desarrollo emitida, el Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías marítimas y los Distritos Marítimos, aún en vigor.

Este uso de una nomenclatura deformada de los topónimos oficiales gallegos ha provocado que en la provincia marítima de Vilagarcía de Arousa, los buques pertenecientes a la misma tengan que llevar, obligatoriamente, en sus proas la matriculación con las siglas «VILL», en lugar de «VIL», que sería el que correspondería según el topónimo oficial.

Así las cosas, el 19 de abril de 2006, el Pleno del Parlamento de Galicia aprobó por unanimidad una Proposición no de ley por la que se instaba al Gobierno de Galicia a exigir al «Gobierno español la adopción de las medidas legales precisas para el uso de la forma original gallega en la toponimia de las provincias marítimas, distritos marítimos y capitanías marítimas existentes en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de

cve: BOCG-15-A-34-3

Galicia, en especial a través de la correspondiente modificación normativa, para dar así cumplimiento a la Ley de Normalización Lingüística en esta materia».

Asimismo, se solicitó que esta petición se presentara a la Comisión de Expertos para el estudio del uso de lenguas cooficiales en la Administración General del Estado. Sin embargo, esta proposición no dio lugar a cambio legislativo alguno, ya que tan solo un año después de recibirse la petición de normalizar la nomenclatura, dictó el mencionado Real Decreto 638/2007, en el que, de manera reincidente, se incluye la toponimia distorsionada: El Ferrol, Santa Eugenia de Ribeira, Isla de Arosa, Isla de La Toja, Isla Quiebra, Punta Fajilda, Punta de La Estaca de Bares, Cabo Estay, Domayo, etc.

Además, en el informe oficial presentado por el propio Estado español sobre la aplicación de la Carta Europea de las Lenguas Minoritarias y Regionales (suscrita oficialmente en el año 2001 con la correspondiente publicación en el Boletín Oficial del Estado el 15 de septiembre de 2001, obteniendo por tanto plena validez desde el punto de vista legal e incorporándose posteriormente al ordenamiento jurídico del Estado), se reconocía el incumplimiento de los compromisos adquiridos precisamente en este ámbito: «una excepción es el uso de la toponimia relacionada con las regiones marítimas» (sic), incumplimiento manifiesto que sigue sin ser corregido.

El Parlamento de Galicia en 2008 remitió a las cortes una Proposición de Ley en este mismo sentido, para exigir al Estado la utilización de los topónimos oficiales de Galicia en las denominaciones de las provincias y distritos marítimos, así como en los accidentes geográficos. Se debatió la toma en consideración el 30 de noviembre de 2010, aprobándose por el Pleno de la Cámara su tramitación. Sin embargo, una prórroga sine die de los plazos de enmienda en un texto que constaba de un solo artículo y la llegada del final de la legislatura hicieron que el expediente caducara. Lo mismo ocurrió con la Proposición de Ley sobre esta misma materia presentada por el BNG en la legislatura anterior, que, aunque superó el trámite de toma en consideración, no fue tramitada.

Así, a día de hoy, la vulneración de la legalidad en materia lingüística sigue vigente, por lo que consideramos imprescindible exigir el cumplimiento de las normas y que todas las administraciones, incluido el Estado, en todas sus actuaciones públicas, utilicen como forma toponímica única y oficial, la gallega.

A Lei 3/1983, do 15 de xuño, de normalización lingüística da Galiza, no seu artigo 10.1, estabelece que os topónimos terán como única forma oficial a galega e, en desenvolvemento desta norma, aprobouse o Decreto 132/1984, de 6 de setembro, polo que se estabelece o procedemento para a fixación ou recuperación de toponimia da Galiza.Finalmente, os topónimos oficiais na Galiza foron estabelecidos mediante o Decreto 332/1996, de 26 de xullo, polo que se aproba o nomenclátor correspondente ás entidades de poboación da Provincia de Ourense, o Decreto 219/1998, de 2 de xullo, polo que se aproba o nomenclátor correspondente ás entidades de poboación da provincia de Pontevedra, o Decreto 6/2000, de 7 de xaneiro, polo que se aproba o nomenclátor correspondente ás entidades de poboación da provincia de Lugo, e o Decreto 189/2003, de 6 de febreiro, polo que se aproba o nomenclátor correspondente ás entidades de poboación da provincia da Coruña.

Galiza ten competencias exclusivas nesta materia, polo que o cumprimento desta normativa é obrigado para todas as administracións. Con todo, na normativa estatal que regula as Capitanías e Distritos Marítimos, non se respectan os topónimos oficiais estabelecidos pola lexislación galega, nin os que teñen que ver con accidentes xeográficos, a pesar de que os mesmos están estabelecidos pola normativa autonómica que regula os topónimos, e seguen aparecendo de maneira deturpada, como sucedeu coa última normativa de desenvolvemento ditada, o Real Decreto 638/2007, de 18 de maio, polo que se regulan as Capitanías Marítimas e os Distritos Marítimos aínda en vigor.

Esta utilización dunha nomenclatura deformada dos topónimos oficiais galegos provocou que na provincia marítima de Vilagarcía de Arousa, os buques pertencentes á

cve: BOCG-15-A-34-3

mesma teñan que levar, obrigatoriamente, nas súas proas a matriculación coas siglas «VILL», en lugar de «VIL» que sería a que correspondería de acordo con o topónimo oficial.

Así as cousas, xa o 19 de abril de 2006 o Pleno do Parlamento da Galiza aprobaba por unanimidade a unha Proposición non de lei pola que instaba o Goberno de Galiza a demandar do "Goberno español a adopción das medidas legais precisas para o emprego da forma orixinal galega na toponimia das provincias marítimas, distritos marítimos e capitanías marítimas existentes no ámbito territorial da Comunidade Autónoma da Galiza, en especial a través da correspondente modificación normativa, para dar así cumprimento á Lei de Normalización Lingüística nesta materia".

Así mesmo, reclamábase que se presentase esa solicitude na Comisión de Expertos para o estudo do uso das linguas cooficiais na Administración Xeral do Estado.Con todo, esa proposición non deu lugar a cambio lexislativo algún, pois xusto un ano despois de recibir esa petición de normalizar a nomenclatura, ditou o xa citado Real Decreto 638/2007, no que de maneira reincidente inclúese toponimia deturpada: El Ferrol, Santa Eugenia de Ribeira, Isla de Arosa, Isla de La Toja, Isla Quiebra, Punta Fajilda, Punta de La Estaca de Bares, Cabo Estay, Domayo, etc.

Ademais, no informe oficial presentado polo propio Estado español sobre a aplicación da Carta Europea de Linguas Minoritarias e Rexionais (subscrita oficialmente no ano 2001 coa correspondente publicación no Boletín Oficial do Estado do 15 de setembro de 2001, obtendo por tanto plena validez do punto de vista legal e incorporándose daquela ao ordenamento xurídico estatal), recoñecíase o incumprimento dos compromisos adquiridos precisamente neste ámbito: "unha excepción é o uso da toponimia relacionada coas rexións marítimas" (sic), incumprimento manifesto que segue sen ser corrixido.

O Parlamento da Galiza en 2008 remitiu ás cortes unha Proposición de Lei en leste mesmo sentido, para esixir ao Estado a utilización dos topónimos oficiais da Galiza nas denominacións das provincias e distritos marítimos, así como nos accidentes xeográficos. Foi debatida a toma en consideración o 30 de novembro de 2010, aprobándose polo Pleno da Cámara a súa tramitación. Con todo, un alongamento sine die dos prazos de emenda nun texto que constaba dun só artigo e a chegada do fin da lexislatura fixo caducar o expediente. O mesmo sucedeu coa Proposición de Lei sobre esta mesma materia presentada polo BNG na pasada lexislatura, que aínda que superou o trámite de toma en consideración, non foi tramitada.

Así, a día de hoxe, a vulneración da legalidade en materia lingüística segue vixente, polo que consideramos imprescindíbel esixir o cumprimento das normas e que todas as administracións, tamén a estatal, en todas as súas actuacións públicas utilicen como forma toponímica única e oficial, a galega.

ENMIENDA NÚM. 207

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Dos. Artículo 8.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Dos. Se da una nueva redacción al artículo 8:

«Artículo 8. *Espacios marítimos del Estado español.*

1. Los espacios marítimos en los que el Estado español ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción son las aguas interiores marítimas, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

2. Las aguas interiores, competencia exclusiva de las comunidades autónomas en virtud de sus correspondientes estatutos, son las situadas dentro de las líneas de base del mar territorial. Las aguas interiores marítimas incluyen las de los puertos y cualesquiera otras comunicadas permanentemente con el mar hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general. De igual modo, la gestión de la superficie acuática existente en aguas interiores donde se ubican puertos clasificados como de interés general para el Estado pasará a formar parte igualmente del paquete de competencias de las comunidades autónomas.

3. El mar territorial se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas desde las líneas de base desde las cuales se mide su anchura.

4. La zona contigua comprende desde el límite exterior del mar territorial hasta veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

5. La zona económica exclusiva se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas desde las líneas de base desde las cuales se mide la anchura de aquel.»

Dous. Dáse nova redacción ao artigo 8:

«Artigo 8. *Espazos marítimos do Estado español.*

1. Os espazos marítimos nos que o Estado español exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición son as augas interiores marítimas, o mar territorial, a zona contigua e a zona económica exclusiva.

2. As augas interiores, competencia exclusiva das comunidades autónomas en virtude dos seus correspondentes estatutos, son las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial. Las aguas interiores marítimas incluyen las de los puertos y cualesquiera otras comunicadas permanentemente con el mar hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general. Do mesmo xeito, a xestión sobre a lámina de auga existente nas augas interiores onde se localicen portos clasificados como de interese xeral do Estado, pasarán a formar parte igualmente do paquete competencias das comunidades autónomas.

3. O mar territorial esténdese ata unha distancia de doce millas náuticas contadas a partir das liñas de base desde as que se mide a súa anchura.

4. A zona contigua comprende desde o límite exterior do mar territorial ata as vinte e catro millas náuticas contadas desde as liñas de base a partir das cales se mide a anchura do mar territorial.

5. A zona económica exclusiva esténdese desde o límite exterior do mar territorial ata unha distancia de duascentas millas náuticas contadas a partir das liñas de base desde as que se mide a anchura daquel.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 208

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Tres. Artículo 9.

De modificación

Texto que se propone:

Tres. Se da una nueva redacción al artículo 9:

«Artículo 9. *Tipos de navegación.*

1. La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.

a) La navegación interior transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto u otras aguas interiores marítimas españolas. **En este ámbito, la competencia exclusiva, incluida la del transporte marítimo de viajeros y mercancías, ya sea regular o no regular, corresponde a las comunidades autónomas, en caso de que los trayectos se realicen entre puertos o puntos de la comunidad autónoma correspondiente.**

b) La navegación de cabotaje es aquella que, sin ser navegación interior, se realiza entre puertos o puntos situados en espacios marítimos españoles.

c) La navegación exterior se efectúa entre puertos o puntos situados en espacios marítimos españoles y puertos o puntos ubicados fuera de dichos espacios.

d) La navegación extranacional se efectúa entre puertos o puntos ubicados fuera de los espacios marítimos españoles.

2. En función de sus condiciones de prestación, la navegación puede clasificarse como regular y no regular.

a) La navegación de línea regular está sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.

b) La navegación no regular es aquella que no se desarrolla en las circunstancias indicadas en el párrafo anterior.

3. La navegación de recreo es aquella cuyo objeto exclusivo es el recreo, la práctica de deportes sin ánimo de lucro o la pesca no profesional, realizada por su propietario o por otras personas que puedan llevarla a cabo mediante arrendamiento náutico, contrato de cesión o cualquier otro título.»

cve: BOCG-15-A-34-3

Tres. Dáse nova redacción ao artigo 9:

«Artigo 9. *Tipos de navegación.*

1. A navegación, en función do seu ámbito, será interior, de cabotaxe, exterior e extranacional.

a) A navegación interior transcorre integramente dentro do ámbito dun determinado porto ou doutras augas interiores marítimas españolas. **Neste ámbito a competencia exclusiva, incluíndo a do transporte marítimo de viaxeiros e mercadorías, sexa de carácter regular ou non regular, correspóndelle ás comunidades autónomas, en caso de que se leve a cabo traxectos entre portos ou puntos da correspondente comunidade autónoma.**

b) A navegación de cabotaxe é a que, non sendo navegación interior, efectúase entre portos ou puntos situados nos espazos marítimos españois.

c) A navegación exterior efectúase entre portos ou puntos situados nos espazos marítimos españois e portos ou puntos situados fóra dos devanditos espazos.

d) A navegación extranacional efectúase entre portos ou puntos situados fóra dos espazos marítimos españois.

2. En función das súas condicións de prestación, a navegación pode clasificarse en regular e non regular.

a) A navegación de liña regular está suxeita a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas e condicións de transporte previamente establecidas.

b) A navegación non regular é aquela non se desenvolve nas circunstancias indicadas no parágrafo anterior.

3. A navegación de recreo é aquela cuxo obxecto exclusivo é o recreo, a práctica do deporte sen propósito lucrativo ou a pesca non profesional, polo seu propietario ou por outras persoas que poidan levala a cabo, mediante arrendamento náutico, contrato de cesión ou por calquera outro título.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 209

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuatro. Artículo 10.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Cuatro. Se da una nueva redacción al artículo 10:

«Artículo 10. *Flota civil y plataformas fijas.*

1. La flota civil española está compuesta por buques y embarcaciones mercantes, pesqueros, de recreo o deportivos y otros, incluidos artefactos navales, abanderados en España. **Se excluyen de la consideración de artefacto naval aquellas bateas o estructuras fijas sin propulsión propia que, dedicadas a actividades productivas (pesca, marisqueo o acuicultura) desarrolladas en aguas continentales, son gestionadas y controladas por las comunidades autónomas.**

2. Se entiende por buque civil cualquier barco o embarcación apta para la navegación y no destinada al servicio de defensa nacional, así como los artefactos navales.

3. Se considera buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por buque o embarcación de recreo o deportivo o buque civil que se utiliza para esta clase de navegación, con independencia de su propósito comercial o particular.

5. La presente ley se aplicará a los buques, embarcaciones y artefactos navales que integran la flota civil española, cualquiera que sea el lugar en que se encuentren, así como las plataformas fijas ubicadas en espacios marítimos españoles.

Las disposiciones de esta ley se aplicarán, de conformidad con lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España, a los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros que se encuentren en espacios marítimos españoles.

6. Mediante real decreto se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente ley respecto de los buques y embarcaciones afectos al servicio de seguridad pública, vigilancia y represión del contrabando y salvamento marítimo.»

Catro. Dáse nova redacción ao artigo 10:

«Artigo 10. *Frota civil e plataformas fixas.*

1. A frota civil española componse dos buques e embarcacións mercantes, pesqueiros, de recreo ou deportivos e demais, incluídos os artefactos navais, abandeirados en España. **Exclúese da consideración de artefacto naval aquelas bateas ou estruturas fixas sen propulsión propia que, dedicadas a actividades produtivas (pesqueiras, marisqueiras ou acuícolas) desenvolvidas en augas interiores, lle corresponda a súa xestión e control ás comunidades autónomas.**

2. Enténdese por buque civil calquera buque ou embarcación apto para a navegación e non afecto ao servizo da defensa nacional, así como os artefactos navais.

3. Considérase buque mercante todo buque civil utilizado para a navegación cun propósito mercantil, excluídos os dedicados á pesca.

4. Enténdese por buque ou embarcación de recreo ou deportivo o buque civil que se utiliza para esta clase de navegación, con independencia do seu propósito comercial ou particular.

5. A presente lei aplicarase aos buques, embarcacións e artefactos navais que integran a frota civil española, calquera que sexa o lugar en que se atopen, así como ás plataformas fixas situadas nos espazos marítimos españois.

cve: BOCG-15-A-34-3

As disposicións desta lei serán de aplicación, conforme os dispostos nos tratados internacionais vixentes en España, aos buques, embarcacións e artefactos navais estranxeiros que se atopen nos espazos marítimos españois.

6. Mediante real decreto estabeleceranse as especialidades na aplicación da presente lei a respecto dos buques e embarcacións afectos ao servizo da seguranza pública, da vixilancia e represión do contrabando, e do salvamento marítimo.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 210

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuatro. Artículo 10.

De modificación

Texto que se propone:

«Artículo 10. *Flota civil y plataformas fijas.*

1. La flota civil española está compuesta por buques y embarcaciones mercantes, pesqueros, de recreo o deportivos y otros, ~~incluidos los artefactos navales~~, abanderados en España.

2. Se entiende por buque civil cualquier barco o embarcación apta para la navegación y no afecto al servicio de defensa nacional, ~~así como los artefactos navales~~.

3. Se considera buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por buque o embarcación de recreo o deportivo o buque civil que se utiliza para esta clase de navegación, con independencia de su propósito comercial o particular.

5. La presente ley se aplicará a los buques, embarcaciones y artefactos navales que componen la flota civil española, cualquiera que sea el lugar donde se encuentren, así como a las plataformas fijas situadas en espacios marítimos españoles.

Las disposiciones de esta ley se aplicarán, de conformidad con lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España, a los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros que se encuentren en espacios marítimos españoles.

6. Mediante real decreto se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente ley respecto de los buques y embarcaciones afectos al servicio de seguridad pública, vigilancia y represión del contrabando y salvamento marítimo.»

cve: BOCG-15-A-34-3

«Artigo 10. *Frota civil e plataformas fixas.*

1. A frota civil española componse dos buques e embarcacións mercantes, pesqueiros, de recreo ou deportivos e demais, ~~incluídos os artefactos navais,~~ abandeirados en España.

2. Enténdese por buque civil calquera buque ou embarcación apto para a navegación e non afecto ao servizo da defensa nacional, ~~así como os artefactos navais~~.

3. Considérase buque mercante todo buque civil utilizado para a navegación cun propósito mercantil, excluídos os dedicados á pesca.

4. Enténdese por buque ou embarcación de recreo ou deportivo o buque civil que se utiliza para esta clase de navegación, con independencia do seu propósito comercial ou particular.

5. A presente lei aplicarase aos buques, embarcacións e artefactos navais que integran a frota civil española, calquera que sexa o lugar en que se atopen, así como ás plataformas fixas situadas nos espazos marítimos españois.

As disposicións desta lei serán de aplicación, conforme os dispostos nos tratados internacionais vixentes en España, aos buques, embarcacións e artefactos navais estranxeiros que se atopen nos espazos marítimos españois.

6. Mediante real decreto estabeleceranse as especialidades na aplicación da presente lei a respecto dos buques e embarcacións afectos ao servizo da seguranza pública, da vixilancia e represión do contrabando, e do salvamento marítimo.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 211

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuatro. Artículo 10.

De modificación

Texto que se propone:

Cuatro. Se da una nueva redacción al artículo 10:

«Artículo 10. *Flota civil y plataformas fijas.*

1. La flota civil española está compuesta por buques y embarcaciones mercantes, pesqueros, de recreo o deportivos y otros, incluidos artefactos navales, abanderados en España.

2. Se entiende por buque civil cualquier barco o embarcación apta para la navegación y no destinada al servicio de defensa nacional, así como los artefactos navales.

cve: BOCG-15-A-34-3

3. Se considera buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por buque o embarcación de recreo o deportivo o buque civil que se utiliza para esta clase de navegación, con independencia de su propósito comercial o particular.

5. La presente ley se aplicará a los buques, embarcaciones y artefactos navales que componen la flota civil española, cualquiera que sea el lugar donde se encuentren, así como a las plataformas fijas situadas en espacios marítimos españoles.

Las disposiciones de esta ley se aplicarán de conformidad con lo dispuesto en los tratados internacionales en vigor en España, a los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros que se encuentren en espacios marítimos españoles.

6. Mediante real decreto se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente ley respecto de los buques y embarcaciones afectos al servicio de seguridad pública, vigilancia y represión del contrabando y salvamento marítimo, **de titularidad estatal**».

Catro. Dáse nova redacción ao artigo 10:

«Artigo 10. *Frota civil e plataformas fixas.*

1. A frota civil española componse dos buques e embarcacións mercantes, pesqueiros, de recreo ou deportivos e demais, incluídos os artefactos navais, abandeirados en España.

2. Enténdese por buque civil calquera buque ou embarcación apto para a navegación e non afecto ao servizo da defensa nacional, así como os artefactos navais.

3. Considérase buque mercante todo buque civil utilizado para a navegación cun propósito mercantil, excluídos os dedicados á pesca.

4. Enténdese por buque ou embarcación de recreo ou deportivo o buque civil que se utiliza para esta clase de navegación, con independencia do seu propósito comercial ou particular.

5. A presente lei aplicarase aos buques, embarcacións e artefactos navais que integran a frota civil española, calquera que sexa o lugar en que se atopen, así como ás plataformas fixas situadas nos espazos marítimos españois.

As disposicións desta lei serán de aplicación, conforme os dispostos nos tratados internacionais vixentes en España, aos buques, embarcacións e artefactos navais estranxeiros que se atopen nos espazos marítimos españois.

6. Mediante real decreto estabeleceranse as especialidades na aplicación da presente lei a respecto dos buques e embarcacións afectos ao servizo da seguranza pública, da vixilancia e represión do contrabando, e do salvamento marítimo, **de titularidade estatal**.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 212

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Seis. Artículo 30, apartado 7.

De modificación

Texto que se propone:

Seis. Se añade un nuevo apartado 7 al al artículo 30:

«7. Los miembros del Consejo de Administración recibirán la convocatoria que contenga el orden del día de las reuniones y tendrán a su disposición la información correspondiente a los asuntos que figuren en dicho orden del día, con una antelación mínima de cuatro días hábiles. Las convocatorias e información relativa a los asuntos de los consejos de administración de las autoridades portuarias estarán redactadas como mínimo en la lengua propia oficial de las comunidades autónomas que las posean.»

Seis. Engádese un novo apartado 7 ao artigo 30:

«7. Os membros do Consello de Administración recibirán a convocatoria contendo a orde do día das reunións e terán á súa disposición a información correspondente aos asuntos que figuren na mencionada orde do día, cunha antelación mínima de catro días hábiles. As convocatorias e información relativa aos asuntos dos consellos de administración das autoridades portuarias estarán redactadas como mínimo na lingua propia oficial das comunidades autónomas que as posúan.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 213

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Dieciséis. Artículo 138, apartado 3.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Dieciséis. Se añade un apartado 3 al al artículo 138:

«3. El servicio de suministro de combustible consiste en el suministro de combustible sólido, líquido o gaseoso o cualquier otra fuente de energía utilizada para la propulsión del buque y para el abastecimiento general y específico de energía a bordo de dicho buque mientras esté atracado o fondeado. **En cualquier caso, deberá contar con un informe preceptivo de la comunidad autónoma correspondiente.**

Este servicio se someterá al régimen jurídico previsto en esta ley para los servicios comerciales, respetando en todo caso el marco para la prestación de servicios y las normas comunes del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.»

Dezaseis. Engádese un apartado 3 ao artigo 138:

«3. O servizo de subministración de combustíbel consiste no aprovisionamento de combustíbel sólido, líquido ou gaseoso ou de calquera outra fonte de enerxía utilizada para a propulsión do buque e para o abastecemento xeral e específico de enerxía a bordo do citado buque mentres estea atracado ou fondeado. **En todo caso, deberá contar con informe preceptivo da correspondente comunidade autónoma.**

Este servizo sométese ao réxime xurídico previsto nesta lei para os servizos comerciais, respectando en todo caso o marco para a prestación de servizos e as normas comúns do Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeo e do Consello, de 15 de febreiro de 2017, polo que se crea un marco para a prestación de servizos portuarios e adóptanse normas comúns sobre a transparencia financeira dos portos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 214

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Dieciocho. Artículo 175, letras a) y c).

De modificación

Texto que se propone:

Dieciocho. Se da una nueva redacción a las letras a) y c) del artículo 175:

«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

cve: BOCG-15-A-34-3

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

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

Los terrenos afectados por ayudas a la navegación también se evaluarán utilizando los criterios descritos en los párrafos anteriores, cuando resulten aplicables.

En todo caso, deberá contarse para la ocupación de los terrenos con un informe preceptivo de la Comunidad Autónoma.»

«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 ocupadas.

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 dos valores, que serán aprobados por la Autoridad Portuaria, permanecerán constantes durante el período de concesión y serán aplicables incluso cuando haya finalizado la vida útil del activo.

El cálculo del valor de las obras e instalaciones lo realizarán las Autoridades Portuarias según los siguientes criterios:

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

2.° 2 En los restantes casos, el valor del bien se determinará mediante tasación realizada por una sociedad de tasación inscrita en el Registro de Sociedades de Tasación del Banco de España, salvo cuando se trate de bienes cuyo valor no supere los 3.000.000 euros, en cuyo caso la tasación podrá realizarse por los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria. En ambos casos, el valor del bien se determinará en el momento del otorgamiento, permanecerá constante, y se tomará en consideración, entre otros factores, el uso a que se destine o su estado de conservación. A efectos de otorgar nuevas concesiones o autorizaciones, estas valoraciones tendrán una validez de cinco años, salvo que los activos hayan sufrido, a juicio de la Autoridad Portuaria, una variación significativa en su valor de mercado desde la última valoración.

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

En cualquier caso, deberá recabarse el informe preceptivo de la Comunidad Autónoma.»

cve: BOCG-15-A-34-3

Dezaoito. Dáse nova redacción ás letras a) e c) do artigo 175:

«a) Ocupación de terreos. Será o valor dos terreos, que se determinará sobre a base de criterios de mercado. Para ese efecto, a zona de servizo dividirase en áreas funcionais, asignando aos terreos incluídos en cada unha delas un valor por referencia a outros terreos do termo municipal ou dos termos municipais próximos, con similares usos e condicións, en particular os cualificados como uso loxístico, comercial ou industrial, tomando en consideración o aproveitamento que lles corresponda. Ademais, no caso de áreas destinadas á manipulación de mercadorías, poderá tomar tamén en consideración o valor de superficies portuarias que puidesen ser alternativas para os tráficos do devandito porto.

Na valoración dos terreos de cada área portuaria deberá, ademais, terse en conta o grao de urbanización xeral da zona, as características de ordenación establecidas no plan especial do porto, a súa centralidade na zona de servizo, e a súa proximidade, accesibilidade e a conexión cos diferentes modos e infraestruturas de transporte, en particular, ás instalacións de atracada e áreas de auga abrigada.

Os terreos afectados ás axudas á navegación tamén se valorarán cos criterios descritos nos parágrafos anteriores no que resulten aplicables.

En todo caso, deberá contarse para a ocupación de terreos co informe preceptivo da Comunidade Autónoma.»

«c) Ocupación de obras e instalacións. O valor do ben de dominio público ocupado estará integrado polos seguintes conceptos:

1.º O valor dos terreos e das augas ocupados.

2.º O valor das infraestruturas, superestructuras e instalacións, no momento de outorgamento das mesmas, calculado sobre a base de criterios de mercado, ao que se sumará o valor da súa depreciación anual. Estes dous valores, que serán aprobados pola Autoridade Portuaria, permanecerán constantes durante o período concesional e serán aplicables aínda cando finalizase a vida útil do ben.

O cálculo do valor das obras e instalacións realizarase polas Autoridades Portuarias conforme aos seguintes criterios:

2.º 1 Se se trata dun ben construído a cargo da Autoridade Portuaria e desde a data de recepción non transcorreron máis de cinco anos, deberá considerarse como valor inicial do ben o custo total do investimento.

2.º 2 Nos restantes casos, o valor do ben determinarase mediante taxación realizada por unha sociedade de taxación rexistrada no Rexistro de Sociedades de Taxación do Banco de España, salvo cando se trate de bens cuxo valor non supere os 3.000.000 euros, nese caso a taxación poderá realizarse polos servizos técnicos da Autoridade Portuaria. En ambos os casos, o valor do ben determinarase no momento do outorgamento, permanecerá constante e tomarase en consideración, entre outros factores, o uso a que se destine e o seu estado de conservación. Para os efectos de outorgamento de novas concesións ou autorizacións, estas valoracións terán unha vixencia de cinco anos, salvo cando os bens sufrisen a xuízo da Autoridade Portuaria, desde a última valoración, unha alteración significativa no seu valor de mercado.

A depreciación anual das obras e instalacións será o resultado de dividir o valor do ben pola súa vida útil. No caso do ordinal 2.º 1 a vida útil determinarase aplicando as táboas de vidas útiles vixentes para os activos integrantes do inmobilizado material dos organismos públicos portuarios. No caso do ordinal 2.º 2 a vida útil será a que se estabeleza na taxación.

cve: BOCG-15-A-34-3

En todo caso, deberá recabarse o informe preceptivo da Comunidade Autónoma.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 215

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se suprime:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintiuno. Título I del libro segundo, capítulo I.

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 216

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se suprime:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Treinta y tres. Artículo 275, apartado 2.

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 217

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se suprime:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Treinta y cuatro. Artículo 276.

De supresión

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 218

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Treinta y ocho. Título IV del libro segundo.

De modificación

Texto que se propone:

Treinta y ocho. El título IV del segundo libro del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante pasará a tener la siguiente redacción:

«TÍTULO IV

Tasas

CAPÍTULO I

Normas generales

Artículo 282. *Régimen de tasas de la Marina Mercante.*

1. Las tasas por las actuaciones y servicios prestados por la Dirección General de la Marina Mercante se rigen por lo dispuesto en este título, la Ley 8/1989, de 13 de abril, la Ley 58/2003, de 17 de noviembre, y sus normas reglamentarias de desarrollo.

2. La cuantía de las tasas se determinará en función del coste de los trámites y actuaciones realizadas por la Administración Marítima y podrá ser objeto de modificación por las leyes generales de presupuesto del Estado.

3. Los ingresos procedentes de las tasas se ingresarán en el Tesoro Público y podrán generar créditos para la mejora de las actividades sujetas a dichas tasas.

cve: BOCG-15-A-34-3

4. Se establece un descuento del 100 por ciento sobre el importe de la tasa en cuestión cuando esta se refiere a alguna actuación o servicio prestado a un buque o embarcación inscrito en el Registro de Buques y Embarcaciones Históricas y sus reproducciones únicas.

5. Se establece asimismo una bonificación del 100 por ciento sobre la tasa correspondiente en el caso de buques pertenecientes a la flota pesquera artesanal y/o costera.

Treinta e oito. O título IV do libro segundo do Texto Refundido da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante pasa a ter a seguinte redacción:

«TÍTULO IV

Taxas

CAPÍTULO I

Normas xerais

Artigo 282. *Réxime das taxas da Mariña Mercante.*

1. As taxas polas actuacións e servizos prestados pola Dirección Xeral da Mariña Mercante réxense polo disposto neste título, na Lei 8/1989, de 13 de abril, na Lei 58/2003, de 17 de novembro, e nas normas regulamentarias de desenvolvemento.

2. A contía das taxas determínase en función do custo dos trámites e actuacións levadas a cabo pola Administración marítima e poderá ser obxecto de modificación polas leis de orzamentos xerais do Estado.

3. O rendemento das taxas ingresarase no Tesouro Público e poderá xerar crédito para a mellora das actividades obxecto das taxas.

4. Estabelécese unha bonificación do 100 por cento da cantidade da taxa de que se trate cando se refira a algunha actuación ou servizo prestado a un buque ou embarcación inscrito no Rexistro de buques e embarcacións históricas e as súas reproducións singulares.

5. Establécese así mesmo a bonificación do 100 por cento da taxa que corresponda no caso dos buques pertencentes á frota pesqueira artesanal e/ou de baixura.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 219

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Quince. Artículo 80.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Quince. Se da una nueva redacción al artículo 80:

«Artículo 80. *Certificado de Registro.*

1. El Certificado de Registro certifica la nacionalidad española del buque, que el buque está legalmente matriculado en España y que ha sido autorizado a navegar por los mares enarbolando el pabellón nacional. También legitimará la identidad del capitán o de la persona a quien se le haya conferido el mando del buque.

2. El Certificado de Registro deberá exhibirse a solicitud de las autoridades competentes de la Administración Marítima nacional, del Estado ribereño o del Estado del puerto.

3. El Certificado de Registro reflejará de forma literal el contenido de la entrada en la hoja correspondiente y deberá renovarse cada vez que se produzca alguna modificación. El Certificado de Registro se expedirá en español, en las lenguas oficiales de las Comunidades Autónomas que las tengan y en inglés, denominándose en este idioma "Certificate of Registry".»

Quince. Dáse nova redacción ao artigo 80:

«Artigo 80. *Certificado de Rexistro.*

1. O Certificado de Rexistro acredita a nacionalidade española do buque, que o buque está legalmente matriculado en España e que foi autorizado para navegar polos mares enarborando o pavillón nacional. Tamén lexitimará a identidade ao capitán ou á persoa á que foi conferido o mando do buque.

2. O Certificado de Rexistro deberá exhibirse a pedimento das autoridades competentes da Administración Marítima nacional, da do Estado ribeirego ou da do Estado do porto.

3. O Certificado de Rexistro reflectirá de forma literal o contido do asento obrante na correspondente folla e deberá ser renovado cada vez que neste prodúzase algunha modificación. O Certificado de Rexistro expedirase en español, nas linguas oficiais propias das Comunidades Autónomas que as posún e en inglés, sendo a súa denominación neste idioma "Certificate of Registry".»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 220

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Disposición Adicional Nueva.

La Administración General del Estado convocará las comisiones mixtas de transferencia con las Comunidades Autónomas para concretar el traspaso de medios, competencias y funciones en materia de capitanías marítimas, salvamento y la lucha contra la contaminación marina, la investigación oceanográfica, la investigación hidrográfica, los puertos de interés general para el Estado, los buques tradicionales o históricos, los archivos navales civiles, el mar territorial y la capacidad de representación política en organismos internacionales, en particular en la Organización Marítima Internacional (OMI) y sus comités dependientes.

Disposición Adicional Nova.

A Administración Xeral do Estado convocará as comisións mixtas de transferencias coas Comunidades Autónomas co fin de concretar o traspaso de medios, competencias e funcións en materia de capitanías marítimas, salvamento e loita contra a contaminación mariña, investigación oceanográfica, investigación hidrográfica, portos de interese xeral do estado, embarcacións tradicionais ou históricas, arquivos navais civís, mar territorial, e capacidade de representación política nos órganos internacionais, singularmente na Organización Marítima Internacional (OMI) e comités dela dependentes.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 221

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva.

Las materias correspondientes a la investigación hidrográfica, los levantamientos hidrográficos, el estudio del relieve submarino, la elaboración de cartas náuticas y batimétricas, los avisos a los navegantes, la observación sistemática y el estudio de las mareas y corrientes, la temperatura y la propagación acústica y electromagnética en las aguas, la meteorología y otros fenómenos físicos que afectan a la navegación, serán desmilitarizadas y transferidas a la administración civil del Estado.

De igual modo, será civil la representación estatal en la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y, dentro de ella, en la Comisión Hidrográfica del Mediterráneo y del Mar Negro (CHMMN), en la Comisión Hidrográfica del Atlántico

cve: BOCG-15-A-34-3

Oriental (CHATO), en el Comité Hidrográfico sobre la Antártida (HCA), en el Comité de Requisitos Hidrográficos para Sistemas de Información (CHRIS), en el Comité para el Establecimiento de una Base de Datos Mundial para la Carta Náutica Electrónica (WEND), así como en la Organización Marítima Internacional (OMI) en sus relaciones con la Seguridad de la Navegación y, dentro de ella, en la Comisión de Faros y Señales Marítimas, en el Consejo Geográfico Superior, en la Comisión Nacional de Geodesia y Geofísica, y en la Comisión Internacional de Límites con Francia y Portugal.

Disposición adicional nova.

As materias correspondentes á investigación hidrográfica, levantamentos hidrográficos, estudo do releve submarino, elaboración de cartas náuticas e batimétricas, avisos a navegantes, observación sistemática e estudo das mareas e correntes, da temperatura e propagación acústica e electromagnética nas augas, da meteoroloxía e outros fenómenos físicos que afectan á navegación, serán desmilitarizadas e traspasadas á administración civil do Estado.

Do mesmo xeito, será civil a representación estatal na Organización Hidrográfica Internacional (OHI) e, no seu seo, na Comisión Hidrográfica do Mediterráneo e Mar Negro (CHMMN), na Comisión Hidrográfica do Atlántico Oriental (CHATO), no Comité Hidrográfico sobre a Antártida (HCA), no Comité sobre Requirimentos Hidrográficos dos Sistemas de Información (CHRIS), no Comité para o establecemento dunha base de datos mundial para a Carta Náutica Electrónica (WEND), así como na Organización Marítima Internacional (OMI) nas súas relacións coa Seguranza na Navegación e, dentro dela, na Comisión de Faros e Sinais Marítimos, no Consello Superior Xeográfico, na Comisión Nacional de Xeodesia e Xeofísica, e na Comisión Internacional de Límites coa Franza e Portugal.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 222

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva. *Adaptación al Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima.*

Se habilita un plazo de un año desde la entrada en vigor de esta norma para facilitar la formación y la adaptación de los trabajadores y trabajadoras del mar a los requisitos del Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba

cve: BOCG-15-A-34-3

el reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, y durante el cual los trámites digitales actualmente obligatorios seguirán siendo desarrollados por parte de las Capitanías Marítimas.

Disposición adicional nova. *Adaptación ao Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, polo que se aproba o regulamento de Ordenación da Navegación Marítima.*

Habilítase un período dun ano a contar desde a entrada en vigor desta norma para facilitar a formación e a adaptación dos traballadores e traballadoras do mar aos requirimentos do Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, polo que se aproba o regulamento de Ordenación da Navegación Marítima, e durante o cal os trámites dixitais agora obrigatorios seguirán a ser desenvolvidos por parte das Capitanías Marítimas.

JUSTIFICACIÓN

El nuevo contenido del Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, que entró en vigor el pasado 15 de agosto, impone una serie de cambios administrativos que obligan al despacho digital y al rol electrónico, que sustituye ahora al sellado presencial de la libreta de navegación en las Capitanías. Esto implica que un volumen significativo de trabajo disminuye proporcionalmente en las Capitanías y Distritos, mientras que aumenta significativamente para los trabajadores y las trabajadoras directamente afectados, muchos de ellos sin ninguna preparación digital, y para las Cofradías, que ya llevan tiempo realizando el trabajo que en muchos casos corresponde a la propia Administración.

O novo contido do Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, polo que se aproba o Regulamento de Ordenación da Navegación Marítima, que entrou en vigor o pasado 15 de agosto, impón unha serie de cambios administrativos que obrigan ao despacho dixital e ao rol electrónico, que substitúe agora ao selado presencial nas Capitanías da libreta de navegación. Isto implica que un importante volume de traballo diminúe de xeito proporcional nas Capitanías e nos Distritos mentres aumenta sensibelmente para os traballadores e traballadoras directamente afectados, moitos deles sen preparación dixital algunha, e para as Confrarías, que xa veñen realizando dende hai tempo o traballo que en moitos casos corresponde á propia Administración.

ENMIENDA NÚM. 223

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Nueve. Artículo 69, apartado 4, letra g) y apartado 6.

De modificación

Texto que se propone:

Nueve. ~~La letra g) del apartado 4 del artículo 69 queda redactada en los siguientes términos, la actual letra g) pasa a ser la letra h), y se modifica el apartado 6.~~

cve: BOCG-15-A-34-3

~~«g) La delimitación de los Espacios y Usos Portuarios no ostenta la naturaleza de plan ni de programa y no está sometida a evaluación ambiental estratégica»,~~

«Se añaden los siguientes apartados al artículo 69:

6. Evaluación ambiental estratégica obligatoria. La delimitación de Espacios y Usos Portuarios tendrá en todo caso la consideración de plan o programa a los efectos de la legislación básica estatal en materia de protección ambiental y, en consecuencia, deberá someterse obligatoriamente al procedimiento de evaluación ambiental estratégica, en los términos previstos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental

7. Optimización de las superficies portuarias preexistentes y estudio de alternativas. La elaboración de las DEUP deberá orientarse a la optimización y racionalización de las superficies portuarias existentes, priorizando el uso eficiente de las mismas y evitando la ocupación por actividades o almacenamientos que puedan desarrollarse de manera viable y motivada en otros espacios o plataformas logísticas exteriores al dominio público portuario y que no tengan una necesidad objetiva de acceso a la superficie del agua.

Cualquier propuesta de ampliación de la superficie portuaria mediante rellenos, recuperación de tierras u nuevas ocupaciones de la superficie del agua deberá ir acompañada de un Estudio de Alternativas que presente diversas opciones de implementación, incluyendo al menos una alternativa de no ampliación física basada en la mejora de la eficiencia operativa y la reorganización interna de las superficies actuales.

Con carácter anual, deberá realizarse por la Autoridad Portuaria un Informe de Evaluación de los Usos Portuarios del Puerto para determinar si las previsiones de la DEUP permiten el desarrollo de sus objetivos, con el fin de aplicar medidas correctoras e incluso para promover su modificación o actualización. Este informe tendrá carácter público y su aprobación deberá ir precedida de un proceso de información pública, habilitando la posibilidad de alegaciones por parte de entidades, administraciones y personas individuales.

8. Transparencia y participación. Carácter vinculante de los informes y prórroga de los plazos. En el proceso de tramitación de la DEUP, los informes emitidos por los municipios afectados y por la comunidad autónoma competente tendrán carácter vinculante cuando se refieran a aspectos de ordenación urbanística, territorial, ambiental o de impacto en el modelo de ciudad o su desarrollo socioeconómico.

El período de información pública no podrá ser inferior a sesenta días hábiles, garantizando la máxima transparencia y la plena participación de las administraciones públicas, entidades sociales, agentes económicos y ciudadanía interesada.

9. Protección de los usos estratégicos vinculados al acceso a la superficie del agua. Las DEUP deberán asegurar la preservación de los usos portuarios vinculados a actividades económicas estratégicas que requieran, de manera objetiva y motivada, acceso directo a la superficie del agua, como es el caso de la construcción, reparación y mantenimiento naval u otras actividades industriales de carácter esencial.

Toda propuesta de cambio de uso que implique la sustitución o reducción de superficies destinadas a estas actividades estratégicas, especialmente si se orienta a la ampliación de capacidades logísticas o de almacenamiento, deberá contar con un Informe de Impacto Económico que

cve: BOCG-15-A-34-3

evalúe expresamente las consecuencias productivas, laborales y sociales de dicho cambio, incluyendo su repercusión en el empleo, la cadena de valor territorial y el ecosistema industrial portuario.

10. Desafectación de superficies en zonas de interacción urbana. Las DEUP deberán identificar aquellos ámbitos o superficies de dominio público portuario que, por estar ubicadas en zonas de interfaz o interacción urbana y haber dejado de tener un uso propiamente portuario, sean susceptibles de ser desafectados.

La Autoridad Portuaria deberá promover su desafectación o cambio de titularidad, con objeto de facilitar su incorporación al tejido urbano, contribuir a la integración puerto-ciudad y permitir su puesta en valor mediante usos sociales, ambientales, dotacionales o urbanos que resulten más adecuados al interés público.

11. Aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, el texto íntegro del acuerdo adoptado se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y se comunicará a la Dirección General del Catastro.»

Nove. ~~A letra g) do apartado 4 do artigo 69 queda redactada nos seguintes termos, a actual letra g) pasa a ser a letra h) e modificase o apartado 6.~~

~~«g) A Delimitación dos Espazos e Usos Portuarios non ostenta a natureza de plan nin de programa e non está sometida á avaliación ambiental estratéxica.»~~

«Engádense os seguintes apartados ao artigo 69:

6. Avaliación ambiental estratéxica obrigatoria. A Delimitación de Espazos e Usos Portuarios terá en todo caso a consideración de plan ou programa aos efectos da lexislación básica estatal en materia de protección ambiental e, en consecuencia, deberá someterse obrigatoriamente ao procedemento de avaliación ambiental estratéxica, nos termos previstos na Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental.

7. Optimización das superficies portuarias preexistentes e estudo de alternativas. A elaboración das DEUP deberá orientarse á optimización e racionalización das superficies portuarias existentes, priorizando o uso eficiente das mesmas e evitando a ocupación por actividades ou almacenaxes que poidan desenvolverse de maneira viable e motivada noutros espazos ou plataformas loxísticas exteriores ao dominio público portuario e aqueles que non teñan necesidade obxectiva de acceso á lámina de auga.

Calquera proposta de ampliación da superficie portuaria mediante recheos, aterramentos ou novas ocupacións da lámina de auga deberá acompañarse dun Estudo de Alternativas que presente diversas opcións de implantación, incluída polo menos unha alternativa de non ampliación física baseada na mellora da eficiencia operativa e na reorganización interna das superficies actuais.

Con carácter anual deberán realizarse pola Autoridade Portuaria un Informe de Avaliación dos Usos Portuarios para determinar se as previsións da DEUP permiten o desenvolvemento dos seus obxectivos, de cara a aplicar medidas correctoras e mesmo para promover a súa modificación ou actualización. Este informe terá carácter público e a súa aprobación deberá ser precedida dun proceso de información pública, habilitando a posibilidade de alegacións por parte de entidades, administracións e persoas individuais.

8. Transparencia e participación. Carácter vinculante dos informes e ampliación dos prazos. No proceso de tramitación da DEUP, os informes emitidos polos concellos afectados e pola comunidade autónoma competente terán carácter vinculante, cando se refiran a aspectos de

cve: BOCG-15-A-34-3

ordenación urbanística, territorial, ambiental ou de impacto no modelo de cidade ou no seu desenvolvemento socioeconómico.

O período de información pública non poderá ser inferior a sesenta días hábiles, garantindo a máxima transparencia e a participación plena das administracións públicas, entidades sociais, axentes económicos e cidadanía interesada.

9. Protección dos usos estratéxicos vinculados ao acceso á lámina de auga. As DEUP deberán asegurar a preservación dos usos portuarios vinculados a actividades económicas estratéxicas que requiran, de maneira obxectiva e motivada, acceso directo á lámina de auga, como é o caso da construción, reparación e mantemento naval, ou outras actividades industriais de carácter esencial.

Calquera proposta de cambio de uso que implique a substitución ou redución de superficies destinadas a estas actividades estratéxicas, especialmente se se orienta á ampliación de capacidades loxísticas ou almacenaxe, deberá contar cun Informe de Impacto Económico que avalíe expresamente as consecuencias produtivas, laborais e sociais do devandito cambio, incluíndo a súa repercusión no emprego, na cadea de valor territorial e no ecosistema industrial portuario.

10. Desafectación de superficies en zonas de interacción urbana. As DEUP deberán identificar aqueles ámbitos ou superficies do dominio público portuario que, por atoparse en zonas de interface ou interacción urbana e non posuír xa uso propiamente portuario, sexan susceptibles de seren desafectados.

A Autoridade Portuaria deberá promover a súa desafectación ou cambio de titularidade, co obxecto de facilitar a súa incorporación ao tecido urbano, contribuír á integración porto-cidade e permitir a súa posta en valor mediante usos sociais, ambientais, dotacionais ou urbanos que resulten máis adecuados ao interese público.

11. Aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, el texto íntegro del acuerdo adoptado se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y se comunicará a la Dirección General del Catastro.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

ENMIENDA NÚM. 224

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Ocho bis. Se modifica el artículo 58, que queda redactado como sigue:

Artículo 58. *Ampliación o modificación de puertos.*

1. La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos estatales existentes exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y de estudios complementarios por la Autoridad Portuaria competente o, en su caso, por Puertos del Estado, previo informe vinculante emitido por el municipio o municipios afectados y por la Comunidad Autónoma.

Estos proyectos se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando así sea exigible en aplicación de la legislación específica. La Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo a la aprobación de obras nuevas o de modificación de las existentes, cuando estas supongan la construcción de nuevos diques o diques fuera de la zona interior de las aguas del puerto.

Para la ejecución de estas nuevas obras de infraestructura portuaria o ampliación sobre los espacios de agua de los puertos existentes, no será necesario que dichas obras estén contempladas en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, ni en el plan especial, siempre que se realicen dentro del área de servicio del puerto en cuestión, estén incluidas en el correspondiente Plan de Empresa y, cuando corresponda, en el Plan Director de Infraestructuras. En estos casos, se deberá contar igualmente con un informe favorable de la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio y de la administración local correspondiente.

2. Para la modificación o ampliación de puertos, se podrán realizar obras de dragado y de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo que, por su naturaleza, disposición final o aislamiento protector, no den origen a procesos de contaminación que superen los niveles exigibles por la normativa aplicable en materia de calidad de las aguas marítimas.

Las obras de dragado se ajustarán a lo previsto en el artículo 64 de esta ley.

Las obras de relleno en el dominio público portuario requerirán autorización de la Autoridad Portuaria.

Oito bis. Modifícase o artigo 58 que queda redactado como segue:

Artigo 58. *Ampliación ou modificación de portos.*

1. A realización de novas obras de infraestrutura e a ampliación dos portos estatais existentes, esixirá a redacción e aprobación do correspondente proxecto e estudos complementarios pola Autoridade Portuaria competente ou, no seu caso, por Portos do Estado, previo informe vinculante emitido polo concello ou concellos afectados e pola Comunidade Autónoma.

Devanditos proxectos someteranse ao procedemento de avaliación de impacto ambiental cando iso sexa exixíbel en aplicación da lexislación específica. A Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo á aprobación de obras novas ou de modificación das existentes, cando estas supoñan a construción de novos diques ou diques fóra da zona interior das augas do porto.

Para a execución destas novas obras de infraestrutura portuaria ou de ampliación sobre espazos de auga dos portos existentes non será necesario que ditas obras estean contempladas na Delimitación de Espazos e Usos Portuarios, nin no plan especial, sempre que se realicen dentro da zona de servizo do porto de que se trate, áchense incluídas no correspondente Plan de Empresa e, cando cumpra, no Plan Director de Infraestruturas. Nestes casos, deberase contar

cve: BOCG-15-A-34-3

igualmente cun informe favorábel da autoridade autonómica competente en materia de ordenación do territorio e da administración local correspondente.

2. Para a modificación ou ampliación de portos poderán realizarse obras de dragaxe e de recheo con materiais de orixe terrestre ou marítima que pola súa natureza, disposición final ou illamento protector non dean orixe a procesos de contaminación que superen os niveis exixíbeis pola normativa aplicábel de calidade das augas marítimas.

As obras de dragaxe axustaranse ao previsto no artigo 64 desta lei.

As obras de recheo no dominio público portuario requirirán autorización da Autoridade Portuaria.

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

Mellora.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de noviembre de 2025.—**Ester Muñoz de la Iglesia**, Portavoz Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 225

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Exposición de motivos

De modificación

Texto que se propone:

XIX

[…]

La introducción de este nuevo capítulo ha permitido modificar el artículo 304 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para posibilitar que la enajenación de un buque por falta de abono de los gastos de remoción por parte del propietario tenga lugar mediante el procedimiento de subasta notarial **o por entidad especializada**.

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 226

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Ocho. Artículo 56, apartado 2.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Ocho del Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

[…]

Ocho. Se da nueva redacción **a la letra a) y** al último párrafo del apartado 2 del artículo 56:

«a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.

Con carácter previo a la aprobación inicial del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada».

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 227

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintiuno. Título I del libro segundo, capítulo I.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Veintiuno del Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Veintiuno. Se da nueva redacción al capítulo I del título I del libro segundo:

[…]

Artículo 251. *Registros marítimos españoles, su clasificación, matriculación y baja.*

[…]

6. Las solicitudes de baja en los registros marítimos españoles serán presentadas por el titular registral del buque **y deberán resolverse** ~~, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera~~ expresamente en el plazo de un mes siempre que se hubieran cancelado todas las hipotecas, demás cargas y gravámenes ~~; si estas subsistieran el silencio será desestimatorio~~. Por razones de urgencia debidamente justificadas, se podrán resolver las solicitudes de baja en el plazo de 15 días.

7. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del puerto podrán causar baja en los registros marítimos españoles, previa instrucción de procedimiento a tal fin, cuando cuenten con tres detenciones en firme en los últimos 36 meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos 36 meses.

Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de los registros de otros países **, salvo en el supuesto de cambio de armador**.

En todo caso, cuando se trate del abanderamiento en España de buques procedentes de otros registros, los solicitantes deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España. A tal fin podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en los registros marítimos españoles.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 228

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintiuno. Título I del libro segundo, capítulo I.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se proponen las siguientes modificaciones en el apartado Veintiuno del Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Veintiuno. Se da nueva redacción al capítulo I del título I del libro segundo:

[…]

Artículo 253. *Registro Especial de Buques y Registro Especial de Empresas Navieras.*

[…]

2. La gestión y administración del Registro Especial de Buques y del Registro Especial de Empresas Navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas a la Dirección General de la Marina Mercante, con sede en Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife. Estas oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas de estas provincias y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá suscribir con la Cámaras Oficiales de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Canarias convenios de colaboración con la finalidad de coadyuvar en la gestión, administración y promoción del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

[…]

4. Las empresas navieras podrán solicitar la inscripción en el Registro Especial de Buques de aquellos que cumplan los siguientes requisitos:

[…]

~~d) Cuando se trate de buques procedentes de otros registros deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España. A tal fin podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro Especial.~~

[…]

8. En materia de jornada laboral y descansos, las relaciones laborales en los buques inscritos en el Registro Especial de Buques se regirán por lo dispuesto en el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo y la ~~legislación laboral~~ **normativa** española **sectorial específica. No obstante, no será de aplicación lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores**.

[…]

9. La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y sus normas de desarrollo no serán de aplicación a las relaciones laborales en los buques mercantes inscritos en el Registro Especial de Buques, que se regirán por lo dispuesto en su normativa específica.

~~9.~~ **10.** Las empresas navieras podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial de Empresas Navieras cuando cumplan los siguientes requisitos:

[…]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 229

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintidós. Título I del libro segundo, capítulol II.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Veintidós del Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Veintidós. Se da nueva redacción al capítulo II del título I del libro segundo:

[…]

Artículo 255. *Navegación de recreo o deportiva.*

[…]

4. Las entidades aseguradoras que asuman la cobertura derivada de los seguros obligatorios de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques o embarcaciones de recreo o deportivas comunicarán, a través de medios electrónicos que se habiliten para ello, a la Dirección General de la Marina Mercante los datos relativos a buques y embarcaciones aseguradas por ellas, el tomador del seguro o asegurado y las coberturas de la póliza suscrita, así como la extinción de estos contratos de seguro. Esta información ~~no~~ comprenderá la relativa a las motos náuticas dedicadas a la navegación de recreo o deportiva.

Se autoriza el tratamiento automatizado de los datos a que se refiere el párrafo anterior, mediante el denominado «Fichero ~~Informativo~~ **Informático** de Buques y Embarcaciones de Recreo», del que será responsable el encargado del Registro de Buques.

En el «Fichero ~~Informativo~~ **Informático** de Buques y Embarcaciones de Recreo» también constará la información correspondiente a la superación de revisiones y reconocimientos técnicos del buque o embarcación.

Tendrán acceso al «Fichero ~~Informativo~~ **Informático** de Buques y Embarcaciones de Recreo» la Administración marítima y el Servicio Marítimo de la Guardia Civil al objeto de que tengan conocimiento del buque o embarcación asegurada y su titular, su póliza y la entidad aseguradora que la haya suscrito, así como de la información técnica de los certificados.

[…]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 230

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veinticuatro. Artículo 257, apartado 1.

De modificación
Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Veinticuatro del Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Veinticuatro. Se modifica la redacción del apartado 1 del artículo 257:

«1. La navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa de la Unión Europea.

La reserva de bandera no se aplicará:

~~a) Al transporte entre puertos peninsulares de mercancías cuyo origen o destino sea un puerto extranjero, siempre que en el trayecto que discurra por los espacios marítimos españoles no se lleve a cabo un transporte de mercancías cuyo origen y destino sean puertos nacionales reservado a buques mercantes con pabellón español o de la Unión Europea.~~

~~b)~~ A la navegación de buques de recreo con finalidad comercial.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles o de otro Estado miembro de la Unión Europea adecuados y disponibles, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje durante el tiempo que perdure aquella circunstancia».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 231

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veinticinco. Título I del libro segundo, capítulo V.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Veinticinco del Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

[…]

Veinticinco. Se da nueva redacción al capítulo V del título I del libro segundo:

[…]

Artículo 258. *Buques y embarcaciones autónomos*

[…]

2. Los buques y embarcaciones autónomos estarán siempre bajo el control de su armador y de un operador a distancia, con la ~~capacitación~~ **titulación profesional de la marina mercante** y los medios necesarios para garantizar la ~~navegación~~ **gestión técnica y operativa** del buque **en función de sus características técnicas y GT** ~~con~~ **en** condiciones de seguridad.

[…]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 232

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuarenta. Artículo 304, apartado 3.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Cuarenta del Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

[…]

Cuarenta. Se modifica el apartado 3 del artículo 304:

«3. Si el peligro de hundimiento, el hundimiento o el naufragio del buque tuviere lugar fuera de las aguas portuarias y en los espacios marítimos españoles, el Capitán Marítimo será competente para ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo. Asimismo, el Capitán Marítimo emitirá informe en todos los supuestos en los cuales el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque, pudieran producir episodios de contaminación marítima o verse afectada la seguridad en la navegación.

En los casos en que la Administración marítima proceda a la remoción del buque, si el propietario, armador o naviero no abonase los gastos ocasionados podrá proceder a la enajenación de los restos del buque, mediante subasta

cve: BOCG-15-A-34-3

notarial **o por entidad especializada**, deduciendo del importe obtenido los gastos ocasionados. Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio.

A los efectos de la protección del crédito administrativo, las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria o de la Administración marítima por la remoción o cualquier otra actuación derivada de lo establecido en los apartados anteriores de este artículo, tendrán la preferencia de cobro establecida en el artículo 122.2 de la Ley de Navegación Marítima y en el artículo 12.3 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 233

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuarenta y ocho. Título IV del libro tercero, capítulo II, sección 4.ª.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Cuarenta y Ocho del Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Cuarenta y ocho. Se da una nueva redacción a la sección 4.ª del capítulo II del título IV del libro tercero:

[…]

Artículo 319. *Sustitución de la medida de retención de un buque o embarcación.*

[…]

~~De manera excepcional, cuando se acredite que no ha sido posible constituir una garantía con arreglo a los párrafos anteriores y las circunstancias lo justifiquen~~**En todo caso**, la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá admitir otra garantía de efectos equivalentes. Estas garantías se presentarán en documento traducido al español, se emitirán en euros, tendrán carácter indefinido, incluirán como garantizados a todos los responsables en el procedimiento administrativo sancionador de que se trate y se extenderán sus efectos a cualquier otro que pudiera sustanciarse por los mismos hechos. Estas garantías serán pagaderas a primer requerimiento de la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante cuando la obligación de pago esté determinada en una resolución que ponga fin a la vía administrativa. La resolución de cualquier controversia que derive de la tramitación y exigencia de pago de estas garantías será competencia exclusiva de los tribunales españoles y así se hará constar expresamente en ellas.

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 234

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuarenta y ocho. Título IV del libro tercero, capítulo II, sección 4.ª.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Cuarenta y Ocho del Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Cuarenta y ocho. Se da una nueva redacción a la sección 4.ª del capítulo II del título IV del libro tercero:

[…]

Artículo 320. *Retención de embarcaciones de recreo.*

[…]

2. Si durante la tramitación del procedimiento se constata que el importe los gastos que genera el depósito o precinto de la embarcación supera su valor, acreditado mediante informe de la autoridad que ordenó esta medida, previa audiencia del propietario, se llevará a cabo su enajenación a la mayor brevedad o se acordará su desguace si así lo exige el estado de la embarcación. No obstante, abonados los gastos que corresponda, se autorizará al propietario la retirada de la embarcación siempre que respete la prohibición de navegación hasta que finalice el procedimiento sancionador. En todo caso, los gastos generados por el depósito o precinto de la embarcación, así como del desguace si se lleva a efecto, serán de cuenta del propietario.

La enajenación de las embarcaciones se realizará mediante subasta notarial **o por entidad especializada**, a instancias **del Puerto o** de la Capitanía Marítima. El producto de la enajenación se ingresará en el Tesoro Público, previa detracción de los gastos del procedimiento y de las tasas y tarifas de puertos, de salvamento marítimo y lucha contra contaminación marítima devengadas y demás tributos por los que pueda responder la embarcación. En el supuesto de tratarse de embarcaciones sin estatuto aduanero de la Unión Europea, la disposición de la embarcación deberá cumplir con la legislación aduanera aplicable.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 235

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Veinticuatro. Artículo 124, apartado 3.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Veinticuatro del Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

[…]

Veinticuatro. Se añade un nuevo apartado 3 en el artículo 124:

«3. Los créditos por suministros o reparaciones y por servicios de consignación prestados a buques nacionales o extranjeros en puertos o espacios marítimos españoles estarán dotados de privilegio marítimo en los términos establecidos en el artículo 6 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval.

A efectos de lo dispuesto en el artículo 4.1.d) del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, se entenderá que el término "créditos por derechos de puerto" incluye cualquier tipo de obligación devengada con un puerto o instalación marítima de cualquier naturaleza, incluyendo, pero no limitándose a, tasas portuarias, tarifas por servicios, cánones de concesión, y cualesquiera otras obligaciones económicas derivadas del derecho de uso de las instalaciones portuarias o marítimas.

Estos créditos se tendrán por nacidos en la fecha en que su pago sea exigible conforme al correspondiente contrato y concurrirán entre sí a prorrata».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 236

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Treinta y nueve. Artículo 472, apartado 2.

De modificación

Texto que se propone:

Se propone modificar el apartado Treinta y nueve del Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

[…]

cve: BOCG-15-A-34-3

Treinta y nueve. Se da nueva redacción al apartado 2 del artículo 472:

«2. El juez exigirá en todo caso garantía en cantidad suficiente para responder de los daños, perjuicios y costas que puedan ocasionarse. Esta fianza podrá ser de cualquiera de las clases que reconoce el Derecho, incluido el aval bancario, seguro de caución o garantía equivalente.

La cuantía de la garantía será como mínimo del ~~5~~ **15** por ciento del importe del crédito marítimo alegado. Y, una vez fijada, se podrá revisar la cuantía de la garantía, de oficio o a instancia de parte, en atención a los siguientes criterios relacionados con el buque objeto de embargo:

a) Su porte y dimensiones.
b) El coste derivado de su estancia en el puerto.
c) Su precio de mercado por día.
d) Si está o no sujeto a línea regular.
e) Si está o no cargado.
f) Sus compromisos contractuales.

Asimismo, el juez podrá tener en cuenta para la fijación de la garantía si el embargante tiene bienes ejecutables en España u otras causas similares».

~~No se exigirá garantía alguna cuando se aleguen créditos salariales garantizados con privilegio marítimo~~

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 237

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Cuarenta y dos. Título X, capítulo VII (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Cuarenta y dos del Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

[…]

Cuarenta y dos. Se incorpora un nuevo capítulo VII al título X:

[…]

Artículo 525. *Ámbito de aplicación y legitimación.*

[…]

4. En caso de naufragio o accidente de un buque o embarcación de recreo, si el propietario o asegurador no se hacen cargo de la remoción, la Administración marítima ~~podrá~~ **o cualquiera de las entidades contempladas en el apartado 3 del presente artículo podrán** instar la iniciación del expediente, sin necesidad de esperar los plazos previstos en este capítulo.

cve: BOCG-15-A-34-3

5. El expediente se tramitará ante notario hábil en el lugar en el que se encuentre el buque o embarcación.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 238

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Cuarenta y dos. Título X, capítulo VII (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Cuarenta y dos del Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

[…]

Cuarenta y dos. Se incorpora un nuevo capítulo VII al título X:

[…]

Artículo 526. *Solicitud.*

1. En la solicitud de declaración de abandono de un buque o embarcación de recreo se acreditarán los siguientes extremos:

[…]

c) Que ~~no ha sido posible contactar~~ durante ese plazo **las comunicaciones o los intentos de localización** ~~con el~~ **del** propietario, armador o persona autorizada en el lugar o dirección, física o electrónica, señalado por aquellos en la declaración de entrada del buque o embarcación en el puerto, instalación náutica-deportiva o instalación terrestre **, o en su defecto cualquier otro lugar o dirección de acceso público, no han conseguido que este subsane la situación de abandono contemplada en el apartado 2 del artículo 525**.

2. La solicitud irá acompañada de la siguiente documentación:

a) Copia de la documentación del buque o embarcación que haya sido entregada al solicitante en el momento de entrada en el puerto u ocupación del punto de atraque, con identificación de un domicilio en España o, en su defecto, de una dirección electrónica para notificaciones **, o en su defecto cualquier otra de acceso público**.

b) Los documentos o facturas que acrediten la suma a que asciende la deuda con el solicitante de la iniciación del expediente, junto a la manifestación del acreedor legítimo o su representante de que tales facturas no se han satisfecho. La deuda pendiente debe extenderse necesariamente y como mínimo a un periodo de tres meses.

c. Los justificantes de envío de comunicaciones e intentos de localización de su propietario, armador o persona autorizada en el domicilio o la dirección, física o electrónica, designado por ellos y firmado en la declaración de entrada del buque

cve: BOCG-15-A-34-3

o embarcación **, o en su defecto cualquier otra de acceso público, al objeto de que este subsane la situación de abandono del buque o embarcación de recreo**. Deberán acreditarse, al menos, dos **comunicaciones o** intentos de notificación en el plazo de tres meses.

d. **Una valoración pericial de la embarcación, que servirá de precio de salida para la venta o subasta de la embarcación. De no aportarse la misma el notario, una vez declarado el abandono, designará un perito con arreglo a la legislación notarial.**

e. **La designación de la entidad especializada que deberá realizar la venta o subasta de la embarcación, con aceptación del encargo por parte de esta. De no designarse entidad especializada la subasta se realizará con arreglo a la legislación notarial.**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 239

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Cuarenta y dos. Título X, capítulo VII (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Cuarenta y dos del Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

[…]

Cuarenta y dos. Se incorpora un nuevo capítulo VII al título X:

[…]

Artículo 527. *Procedimiento.*

[…]

2. Si en el plazo de un mes el propietario del buque o embarcación de recreo no fuera hallado o bien no pagara o diera garantía suficiente de pago, el notario declarará el abandono del buque o embarcación, ~~y~~ acordará su tasación **si la misma no hubiese sido aportada junto con la solicitud** y venta **o subasta** por persona o entidad especializada o en pública subasta, de acuerdo con la legislación notarial.

Si el propietario del buque o la embarcación de recreo no compareciese a la venta al mejor postor, la misma podrá formalizarse asumiendo el promotor del expediente el papel vendedor, sin que esto implique una doble transmisión del dominio.

Si la subasta concluyese desierta habiéndose celebrado con la debida publicidad y con precio mínimo igual o inferior a la deuda más los costes de la tasación, el expediente y la venta o subasta, el promotor del expediente podrá optar entre atribuirse la propiedad de la embarcación o proceder a su

cve: BOCG-15-A-34-3

achatarramiento, sin perjuicio de repercutir posteriormente todos los costes al propietario.

[…]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 240

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Cuarenta y dos. Título X, capítulo VII (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Cuarenta y dos del Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

[…]

Cuarenta y dos. Se incorpora un nuevo capítulo VII al título X:

[…]

Artículo 528. *Pago de las deudas.*

1. Con el importe obtenido de la venta del buque o embarcación de recreo se atenderá en primer lugar al pago de los gastos ocasionados por el procedimiento notarial, la tasación y la venta, **resarciendo a la entidad que se haya hecho cargo de los mismos** ~~que no hayan sido provisionados~~. El remanente se destinará a satisfacer las deudas, debidamente acreditadas, de los acreedores que solicitaron el inicio del expediente, de las Autoridades Portuarias por las tasas pendientes de pago, de los demás tributos por los que pueda responder el buque o la embarcación, así como de aquellos que hubieran tenido conocimiento del expediente posteriormente y se personen justificando adecuadamente su crédito, al juicio del notario.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 241

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Cuarenta y dos. Título X, capítulo VII (nuevo).

cve: BOCG-15-A-34-3

De modificación

Texto que se propone:

Se propone la modificación del apartado Cuarenta y dos del Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

[…]

Cuarenta y dos. Se incorpora un nuevo capítulo VII al título X:

[…]

Artículo 529. *Supuesto de embarcaciones de escaso o nulo valor.*

Si la persona o entidad que ha iniciado el expediente de abandono aporta informe de avalúo del buque o embarcación **de recreo** emitido por perito que constate que su valor no permite ~~financiar~~ **saldar la deuda pendiente más** los gastos de **l expediente,** tasación y venta **o subasta**, **este podrá optar entre atribuirse la propiedad del buque o embarcación o proceder a su desguace** ~~el notario acordará el desguace del buque o embarcación, cuyos~~. **En todo caso, los** gastos **que se generen** correrán **en primera instancia** a cargo de quién haya iniciado el procedimiento de abandono, dejándose constancia de todo ello mediante oportuna acta notarial **, sin perjuicio de repercutir posteriormente todos los costes al propietario de la embarcación.** El **cambio de titularidad o** desguace se comunicará al registro marítimo, con indicación de la instalación que llevará a cabo el desguace, y al registro público que corresponda.

Si la valoración pericial no ha sido aportada con la solicitud de iniciación del expediente, el perito que elabore el informe de avalúo del buque o embarcación se designará con arreglo a la legislación notarial y deberá tener conocimiento del mercado náutico.

En estos casos, el periodo mínimo de abandono del buque o embarcación para poder iniciar el expediente será de tres meses.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 242

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx al Artículo uno que tendrá la siguiente redacción:

Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

[…]

xxx (nuevo). Se añade una nueva letra i) al artículo 7 con la siguiente redacción:

«i) La elaboración y periódica actualización de una Estrategia Marítima de España».

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 243

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx al Artículo uno que tendrá la siguiente redacción:

Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

[…]

xxx (nuevo). Se modifica el párrafo segundo del apartado 2 del artículo 38 de la siguiente forma:

«No obstante, cuando las modificaciones internas representen incremento de los gastos de personal o afecten de forma conjunta o aislada a la programación de inversiones en más de un 20 % de su programación anual, deberán ser aprobadas por Puertos del Estado.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 244

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx al Artículo uno que tendrá la siguiente redacción:

Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

[…]

xxx (nuevo). Se da una nueva redacción al apartado 3 del artículo 64:

«3. Los proyectos de dragado incluirán un estudio de la gestión de los productos de dragado, y en particular la localización de la zona o zonas de vertido y su tratamiento.

Respecto del dragado portuario, se incorporará al proyecto, cuando proceda, un estudio sobre la posible localización de restos arqueológicos que se someterá a informe de la Administración competente en materia de arqueología. Cuando el dragado se ejecute fuera de la Zona I o interior de las aguas portuarias, se incluirá, además, un estudio de evaluación de sus efectos sobre la dinámica litoral y la biosfera marina, que se someterá a informe de las Administraciones competentes en materia de pesca y medio ambiente con carácter previo a su autorización.

Los proyectos en la Zona I o interior de las aguas portuarias no habrán de someterse a Informe de Compatibilidad con las Estrategias Marinas (ICEM)».

[…]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 245

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx al Artículo uno que tendrá la siguiente redacción:

Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

[…]

xxx (nuevo). Se da una nueva redacción al apartado 1 del artículo 72:

«1. En el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales, así como al desarrollo de actividades de formación relacionada con el sector naval en centros educativos-formativos.

b) Usos pesqueros.

c) Usos náutico-deportivos.

d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, o en aquellas aguas portuarias interiores de Zona I, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales, previo informe municipal favorable, no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, incluyendo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública».

[…]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 246

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx al Artículo uno que tendrá la siguiente redacción:

Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

[…]

xxx (nuevo). Se da nueva redacción al apartado 1 del artículo 245:

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

a) Cuando los buques acrediten haber obtenido una clasificación energética A o B en el Índice de Intensidad de Carbono (CII) previsto en el Anexo VI del Convenio MARPOL, a la cuota de la tasa del buque se aplicará una bonificación de un 10 y de un 5 por ciento, respectivamente.

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

Dicho convenio deberá contemplar un conjunto de instrucciones técnicas y operativas, basado en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por Puertos del Estado, cuyo cumplimiento operativo pueda ser verificado mediante un sistema de gestión medioambiental. El cumplimiento por el buque de las normas y convenios internacionales en esta materia deberá estar certificado por entidades de certificación acreditadas para ello por organismos pertenecientes a la International Accreditation Forum. El cumplimiento del convenio suscrito se acreditará por parte de la Autoridad Portuaria.

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

— Con carácter general: 15 por ciento.

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

d) Cuando el titular de una concesión o autorización realice actividades pesqueras, náutico-deportivas o de construcción, reparación, transformación o

cve: BOCG-15-A-34-3

desguace de buques, se aplicará una bonificación del 15 por ciento a la cuota de la tasa de actividad.

Los requisitos que debe cumplir el titular de la autorización, concesión o licencia, en su caso, a los efectos de lo previsto en las letras c) y d) anteriores, serán los siguientes:».

[…]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 247

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx al Artículo uno.

Artículo uno. *Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

[…]

xxx (nuevo). Se añade una nueva Disposición adicional:

«Disposición adicional trigésima octava. *Constitución de las Autoridades Portuarias como titulares de redes de distribución de energía eléctrica cerradas.*

1. Las Autoridades Portuarias podrán constituirse como titulares de redes de distribución de energía eléctrica cerradas, con arreglo a lo establecido en la presente disposición adicional, a fin de distribuir energía eléctrica a los propios servicios e instalaciones de la Autoridad Portuaria y a los titulares de concesiones de ocupación del dominio público portuario, cuando así resulte necesario para el mejor cumplimiento de los objetivos de descarbonización de la economía.

2. A estos efectos, serán de aplicación las previsiones contenidas en el Real Decreto 314/2023, de 25 de abril, por el que se desarrolla el procedimiento y los requisitos para el otorgamiento de la autorización administrativa de las redes de distribución de energía eléctrica cerradas, con las siguientes especialidades:

a. La red de distribución de energía eléctrica cerrada de la que sea titular una Autoridad Portuaria podrá distribuir energía a todos los titulares de concesiones sobre el respectivo dominio público portuario que desarrollen actividades industriales, comerciales o de servicios compartidos, sin que sean de aplicación a tal fin los requisitos y limitaciones establecidos en los artículos 3.1 y 5 del citado real decreto.

b. Las Autoridades Portuarias podrán dar cumplimiento de los requisitos de capacidad legal y económica respectivamente establecidos en los artículos 14

cve: BOCG-15-A-34-3

y 16 del citado real decreto, así como acreditar la capacidad técnica, a los efectos del artículo 15 del mismo real decreto, mediante la formalización de un contrato o relación jurídica equivalente con una sociedad mercantil o sociedad cooperativa que asuma las funciones de gestor y operador de la red, a la que incumbirá el cumplimiento de las obligaciones establecidas para su titular en la regulación aplicable.

3. La constitución de una Autoridad Portuaria como titular de una red de distribución de energía eléctrica cerrada será compatible con la prestación de servicios de suministro eléctrico a embarcaciones y servicios inherentes a la prestación del servicio, con arreglo a lo previsto en la disposición adicional vigésimo primera de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, respetando la necesaria separación jurídica de las actividad de distribución y de las de comercialización o suministro.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 248

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx al Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

[…]

xxx (nuevo). Se da una nueva redacción al apartado 1 del artículo 65:

«1. La Autoridad Portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, y de la normativa que afecte a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto.

A los efectos previstos en este apartado, corresponderá a los titulares de concesiones y autorizaciones el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titulares del centro de trabajo. Si se realizan estas operaciones o las de entrega, recepción, almacenamiento, depósito y transporte horizontal de mercancías en espacios no otorgados en concesión o autorización, responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación la empresa prestadora del servicio correspondiente.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 249

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx al Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

[…]

xxx (nuevo). Se añade una nueva Disposición adicional:

«Disposición adicional xxx (nueva). *Establecimiento y continuidad de la actividad de las asociaciones privadas deportivas sin ánimo de lucro en bienes de uso náutico-deportivo.*

El Gobierno impulsará las modificaciones normativas necesarias para facilitar el establecimiento y la continuidad de la actividad de las asociaciones privadas deportivas sin ánimo de lucro en bienes de uso náutico-deportivo, en un plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de la Ley X/X de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 250

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx al Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

cve: BOCG-15-A-34-3

[…]
xxx (nuevo). Se añade una nueva Disposición adicional:

«Disposición adicional xxx. *Concesiones portuarias anteriores a 1992.*

El Gobierno impulsará las modificaciones normativas necesarias con el fin de hacer coherente el régimen transitorio de las concesiones portuarias anteriores a 1992 con el marco legal vigente, en un plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de la Ley X/X de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 251

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx al Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
[…]
xxx (nuevo). Se da una nueva redacción al apartado 2 del artículo 11:

«2. En caso, bien de desembarco de los polizones por ser su situación en el buque inhumana o degradante, o por precisar asistencia médica o humanitaria, bien de repatriación de los mismos por parte de las autoridades competentes, el armador y, subsidiariamente, el consignatario del buque que los hubiera transportado vendrá obligado a satisfacer el coste de su manutención, alojamiento, asistencia jurídica y de intérprete, y repatriación por parte de las autoridades competentes. Para garantizar el cumplimiento de esta obligación, la Administración Marítima podrá ordenar la prestación de garantía suficiente so pena de retención del buque en puerto.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 252

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se propone la adición de un nuevo apartado xxx al Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

[…]

xxx (nuevo). Se da una nueva redacción al Artículo 465:

«Artículo 465. *Obligación del asegurador y acción directa.*

1. La obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el tercero perjudicado. Este último tendrá acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo.

2. Los seguros de protección e indemnización se regirán por sus propias pólizas y se reconocerá la acción directa contra el asegurador cuando así se prevea en los Convenios Internacionales de los que España sea Estado Parte o en normas de la Unión Europea.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Socialista al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de noviembre de 2025.—**Montse Mínguez García**, Portavoz adjunto Grupo Parlamentario Socialista.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 253

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Quince. Artículo 137, apartado 7.

De modificación

Texto que se propone:

Quince. **Se suprime el último párrafo del apartado 1 del artículo 137** y se añade un nuevo párrafo al final del apartado 7 de este artículo, con el siguiente texto:

«El plazo máximo para resolver el procedimiento al que se refiere este apartado será de un año.»

JUSTIFICACIÓN

Dejar de incluir servicio de señalización marítima el servicio de control y ayuda del tráfico marítimo costero que corresponde a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, SASEMAR, y que se regula en otra tasa dentro de las que corresponden a la Marina Mercante, con la finalidad de asegurar su cobro, lo que hasta ahora no se producía.

ENMIENDA NÚM. 254

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintiuno. Título I del libro segundo, capítulo I.

De modificación

Texto que se propone:

Se añade un párrafo segundo nuevo al apartado 2 del artículo 251 y se modifica el apartado 7:

[…]

«2. Los registros marítimos españoles son registros públicos de carácter administrativo y la información que contienen será pública, salvo los datos de carácter personal.

Con la finalidad de mejorar la gestión, administración y promoción de los registros marítimos españoles, la Dirección General de la Marina Mercante podrá suscribir convenios con Cámaras Oficiales de Comercio, Industria, Servicios y Navegación y con Colegios Profesionales.»

[…]

«7. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del puerto podrán causar baja en los registros marítimos españoles,

cve: BOCG-15-A-34-3

previa instrucción de procedimiento a tal fin, cuando cuenten con tres detenciones en firme en los últimos 36 meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos 36 meses.

Los mismos requisitos se **podrán aplicar** para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de los registros de otros países, **de acuerdo con lo dispuesto reglamentariamente**.»

JUSTIFICACIÓN

Contribuir a la mejora tanto de la gestión del registro como de la competitividad de las empresas navieras españolas.

ENMIENDA NÚM. 255

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintiuno. Título I del libro segundo, capítulo I.

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 8 del artículo 253, que queda como sigue:

[…]

8. En materia de jornada laboral y descansos, las relaciones laborales en los buques inscritos en el Registro Especial de Buques se regirán por lo dispuesto en el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo **y la normativa sectorial específica española. No obstante, no será de aplicación lo dispuesto en materia de horas extraordinarias en el apartado 2 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores.**

La prevención de riesgos laborales a bordo de los buques mercantes se regirá por lo dispuesto en su normativa específica.

El resto de las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial de Buques, se regularán por la legislación que libremente elijan las partes, de conformidad con las normas de la Unión Europea y siempre que se respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo, así como los convenios internacionales suscritos por España. En defecto de acuerdo expreso, se aplicará a los trabajadores no nacionales lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española."

[…]

JUSTIFICACIÓN

La especialidad del trabajo de la gente de mar hace necesario no modificar el régimen vigente con el fin de no disminuir, aún más, la competitividad del Registro Especial de Buques de Canarias, que en los últimos años ha registrado los mayores descensos históricos en número de buques y tonelaje inscrito desde su creación.

cve: BOCG-15-A-34-3

Por lo que se refiere a la especialidad en materia de prevención de riesgos laborales, la aplicación de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y sus normas de desarrollo resulta de imposible o muy difícil cumplimiento a bordo de cualquier buque, al estar pensada para el trabajo en tierra y no ajustarse a la realidad del sector. Ello es consecuencia de que España no ha adoptado orientaciones nacionales específicas para la gestión de la seguridad y la salud a bordo de los buques, como requiere el Convenio MLC. De hecho, la OIT ya hizo un requerimiento a España en 2019 sobre este asunto, en el que deja claro que la simple remisión a las normas de Prevención de Riesgos Laborales generales no da respuesta a las obligaciones adquiridas por España en la ratificación del Convenio.

ENMIENDA NÚM. 256

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintiuno. Título I del libro segundo, capítulo I.

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 7 del artículo 253:

[…]

«7. Se exigirá que el capitán y el primer oficial de los buques inscritos en el Registro Especial tengan, en todo caso, la nacionalidad española o de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo.

El resto de la dotación deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo al menos, en su 50 por ciento cuando el buque se destine a la navegación interior o de cabotaje. Para las demás navegaciones, ese porcentaje se aplicará sobre la dotación mínima de seguridad.

Cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, el Director General de la Marina Mercante podrá autorizar a las empresas solicitantes la contratación de tripulantes de otras nacionalidades en proporción superior a la expresada anteriormente. En todo caso, deberá garantizarse la seguridad del buque y de la navegación, así como el cumplimiento de la normativa española vigente en materia de extranjería e inmigración.

Para la contratación de nacionales de Estados no pertenecientes a la Unión Europea ni al Espacio Económico Europeo enrolados en buques inscritos en el Registro Especial no se exigirá autorización inicial de residencia y se concederá validez de autorización para trabajar al duplicado de la notificación de embarque o renovación del contrato de tripulantes extranjeros en buques españoles. Asimismo, se autorizará esta contratación sin atender a la situación nacional de empleo.»

[…]

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación responde a dos propósitos:

a) Recuperar del 50 por 100 de la dotación de nacionalidad española o de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo cuando se trate de navegaciones de cabotaje e interior. Solo cuando se trate de navegación exterior y extranacional ese porcentaje se calculará sobre la dotación mínima de seguridad. Esta medida fue sugerida por el sindicato UGT.

b) Ante las incertidumbres creadas recientemente, se agiliza el régimen de contratación de marinos extracomunitarios. Además, ante las recientes incertidumbres y la escasez de profesionales en el sector, que ha llevado a que las profesiones ligadas al sector marítimo se consoliden en los catálogos de difícil cobertura, resulta necesario agilizar el régimen de contratación de marinos extracomunitarios.

ENMIENDA NÚM. 257

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintidós. Título I del libro segundo, capítulo II.

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 3 del artículo 255 con la siguiente redacción:

[…]

"3. Los armadores o propietarios de buques y embarcaciones de recreo o deportivas deberán tener cubierta la responsabilidad civil por los daños personales y materiales que puedan causar con ocasión de la navegación a terceros, a la Administración marítima, a puertos o a instalaciones marítimas, incluida la remoción, mediante la suscripción de un seguro u otra garantía financiera.

Cuando el buque o embarcación se destine a su explotación comercial, se deberán cubrir los riesgos de muerte y accidente que puedan causar a todas las personas a bordo durante el desarrollo de esa actividad, mediante la suscripción de un seguro de accidentes u otra garantía financiera."

[…]

JUSTIFICACIÓN

La nueva definición de navegación de recreo que incorpora en el artículo 9.3 del TRLPEMM, en la redacción del proyecto de ley, elimina la mención al «contrato de pasaje» en la medida que la navegación de recreo no debe incluir ninguna actividad comercial de transporte de personas. En coherencia, en el nuevo artículo 255.3 del TRLPEMM debe desaparecer la mención al contrato de pasaje.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 258

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veinticuatro. Artículo 257, apartado 1.

De modificación

Texto que se propone:

Veinticuatro. Se modifica la redacción del apartado 1 del artículo 157:

1. La navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa de la Unión Europea.

La reserva de bandera no se aplicará a la navegación de buques de recreo con finalidad comercial.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles o de otro Estado miembro de la Unión Europea adecuados y disponibles, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje durante el tiempo que perdure aquella circunstancia.

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación tiene en cuenta la especial situación geográfica de España, punto de paso del comercio marítimo internacional, hace de esta reserva de bandera un elemento importante de protección del pabellón español y otros pabellones de la UE.

ENMIENDA NÚM. 259

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veinticinco. Título I del libro segundo, capítulo V.

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 2 del artículo 258 con la siguiente redacción:

[…]

«2. Los buques y embarcaciones autónomos estarán siempre bajo el control de su armador y de un **capitán**, que podrá o no estar a bordo, con la capacitación y los medios necesarios para garantizar la navegación del buque con condiciones de seguridad.»

[…]

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

El Comité de Seguridad de la Organización Marítima Internacional (OMI) ha adoptado la resolución MSC 108/WP.7, de 22 de mayo de 2024, en la que se ha desechado el empleo de la expresión "operador a distancia", que se sustituye por la tradicional de «capitán», lo que obliga a adoptar el uso de esta expresión en la regulación de los buques autónomos del proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 260

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Treinta y ocho. Título IV del libro segundo.

De modificación

Texto que se propone:

Se da nueva redacción a la letra i) del apartado 4 artículo 284:

[…]

«i) Cuando la actuación de que se trate sea la renovación del certificado por cambio de datos sin realización de cálculos, la cuantía de la tasa **será de 50 euros**.»

[…]

JUSTIFICACIÓN

La fórmula que contiene el proyecto de ley para estos casos es complicada, puesto que obliga a realizar cálculos y reducciones posteriores para determinar la cuantía de la tasa a pagar. En la medida de que el supuesto de que se trata no comporta actuaciones diferenciadas puesto que se trata de una renovación que no requiere nuevos cálculos, resulta razonable establecer una cuantía fija

ENMIENDA NÚM. 261

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Treinta y ocho. Título IV del libro segundo.

De modificación

Texto que se propone:

Se da nueva redacción al apartado 2 del artículo 288:

[…]

cve: BOCG-15-A-34-3

«2. Los desempleados de larga duración inscritos en las Oficinas de Empleo **o** tengan ingresos anuales inferiores a **tres** veces el indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM) tendrán una exención total de tasa en los trámites referidos a los títulos profesionales.»

[…]

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación tiene el propósito de corregir el reducido ámbito subjetivo de aplicación de las pretendidas exenciones, eliminando la exigencia acumulativa de ambos condicionantes y teniendo en cuenta que, por lo general, con el percibo de una prestación media de desempleo en el sector ya se superaría el nivel de IPREM señalado inicialmente.

ENMIENDA NÚM. 262

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Treinta y ocho. Título IV del libro segundo.

De modificación

Texto que se propone:

Se da nueva redacción al apartado 2 del artículo 289:

[…]

«2. Los desempleados de larga duración que figuren inscritos como tales en las Oficinas de Empleo o tengan ingresos anuales inferiores a tres veces el IPREM estarán exentos del pago de la tasa.»

[…]

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación tiene el propósito de corregir el reducido ámbito subjetivo de aplicación de las pretendidas exenciones, eliminando la exigencia acumulativa de ambos condicionantes y teniendo en cuenta que, por lo general, con el percibo de una prestación media de desempleo en el sector ya se superaría el nivel de IPREM señalado inicialmente.

ENMIENDA NÚM. 263

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Treinta y ocho. Título IV del libro segundo.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se da nueva redacción al apartado 2 del artículo 290:

[…]
«2. Quedarán exentos del pago de la tasa los desempleados de larga duración que figuren inscritos como tales en las Oficinas de Empleo o tengan ingresos anuales inferiores a tres veces el IPREM.»
[…]

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación tiene el propósito de corregir el reducido ámbito subjetivo de aplicación de las pretendidas exenciones, eliminando la exigencia acumulativa de ambos condicionantes y teniendo en cuenta que, por lo general, con el percibo de una prestación media de desempleo en el sector ya se superaría el nivel de IPREM señalado inicialmente.

ENMIENDA NÚM. 264

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Treinta y ocho. Título IV del libro segundo.

De modificación

Texto que se propone:

Se da Nueva redacción al apartado 2 del artículo 291:

[…]
«2. Los desempleados de larga duración que figuren inscritos como tales en las Oficinas de Empleo **o** tengan ingresos anuales inferiores a **tres** veces el IPREM tendrán una exención total de la tasa por derechos de acceso a exámenes de titulaciones profesionales de la marina mercante.»
[…]

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación tiene el propósito de corregir el reducido ámbito subjetivo de aplicación de las pretendidas exenciones, eliminando la exigencia acumulativa de ambos condicionantes y teniendo en cuenta que, por lo general, con el percibo de una prestación media de desempleo en el sector ya se superaría el nivel de IPREM señalado inicialmente.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 265

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Treinta y ocho. Título IV del libro segundo.

De modificación

Texto que se propone:

Se añade al final el nuevo artículo 294 bis
[…]

«Artículo 294 bis. *Tasa de disponibilidad de medios y equipos para la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la prestación del servicio de control y ayuda al tráfico marítimo costero, con la puesta a disposición de medios y equipos especializados para lucha contra la contaminación.

2. Para aquellos buques que presten servicios de tráfico regular, la tasa será de devengo anual por las siguientes cuantías:

a) Menos de 3.000 GT: 100 euros.
b) Entre 3.001 y 5.000 GT: 150 euros.
c) Entre 5.001 y 10.000 GT: 200 euros
f) A partir de 10.001 GT: 300 euros.

3. Para los demás casos, la tasa se abonará por cada entrada en puerto español por las siguientes cuantías:

a) Menos de 3.000 GT: 30 euros.
b) Entre 3.001 y 5000 GT: 60 euros.
c) Entre 5.001 y menos de 10.000 GT: 75 euros.
d) A partir de 10.001 GT: 100 euros.

4. Están exentos del pago de esta tasa los buques y embarcaciones pesqueros.

5. Las cuantías recaudadas mediante esta tasa quedan afectadas a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.»

JUSTIFICACIÓN

Con la creación de esta tasa no se persigue lograr un aumento de recaudación, sino de asegurar su cobro que hasta ahora no se produce en muchos casos al no carecerse de algún mecanismo que permita su percepción cuando se despliegan los medios de SASEMAR y se prestan esos servicios.

El cálculo de las cuantías de la tasa se ha efectuado en atención al coste de los medios que SASEMAR dedica a los fines que son objeto de gravamen y el tráfico marítimo.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 266

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuarenta. Artículo 304, apartado 3.

De modificación

Texto que se propone:

Cuarenta. Se modifica el artículo 304:

«Artículo 304. *Remociones*

1. Se entiende por remoción o extracción de interés general la puesta a flote, retirada, traslado, desguace o destrucción deliberada de buques naufragados y de bienes hundidos, artefactos navales y plataformas fijas con la finalidad de remover un peligro o un inconveniente para la navegación, para los recursos naturales o para el medio ambiente de las aguas navegables.

Este artículo se aplicará, en todo caso, a las remociones en las aguas interiores y en el mar territorial español. Se aplicará también a las que se lleven a cabo en la zona económica exclusiva por razón de protección de los recursos naturales o del medio ambiente.

Cuando el bien hundido sea una aeronave también se aplicarán las previsiones de este artículo.

2. El propietario, naviero o armador, así como el titular del uso o explotación están obligados a remover los buques y demás bienes hundidos, artefactos navales y plataformas fijas. Esta obligación deberá cumplirse en el plazo que se determine, que podrá ser prorrogado en atención a las especiales circunstancias que concurran.

En el caso de que la persona obligada no inicie o concluya la remoción en el plazo establecido al efecto, la Administración marítima o la Autoridad Portuaria podrán acudir a la ejecución subsidiaria, por sí misma o mediante contratos de salvamento o de otra clase con terceros. Todos los costes implicados en la ejecución subsidiaria de la remoción, así como de las medidas de seguridad y preventivas complementarias serán a cargo de la persona obligada.

3. Cuando la remoción deba efectuarse en aguas interiores portuarias corresponde a la Autoridad Portuaria la adopción de las decisiones que proceda, previo informe de la Capitanía Marítima. En los demás casos, la competencia corresponde a la Administración marítima. Además, el capitán marítimo emitirá informe en todos los supuestos en los cuales el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque, artefacto naval o plataforma fija pudieran producir episodios de contaminación marítima o verse afectada la seguridad en la navegación.

Corresponde al órgano competente establecer las garantías o medidas de seguridad que deban seguirse para evitar un nuevo naufragio o hundimiento en las zonas españolas de navegación y determinará, en cada caso, las condiciones y procedimientos que deban seguirse para la realización de las operaciones de remoción, vigilando su puntual y preciso cumplimiento.

4. Cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, que pueda perjudicar a la actividad portuaria o suponer un peligro notorio, la Autoridad Portuaria requerirá al propietario, naviero, armador o consignatario para

cve: BOCG-15-A-34-3

que dicho buque abandone el puerto, repare el buque o adopte las medidas procedentes en el plazo fijado al efecto.

Si estos no lo hacen, la Autoridad Portuaria podrá, respecto del buque y su carga, trasladarlo o proceder a su descarga, venta en pública subasta, o a su hundimiento, de acuerdo con la normativa vigente, a costa de aquellos, en lugar donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca y no constituya un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente marino. A este último efecto, se solicitará informe de la Administración pesquera y de Medio Ambiente que se entenderá positivo si no se emite en el plazo de 15 días o en el que se fije por la Autoridad Portuaria, por razones de urgencia ante la amenaza de hundimiento.

5. En los supuestos de hundimiento de buques en las aguas de un puerto que, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, afecte a la actividad portuaria o constituyan un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente, la Autoridad Portuaria requerirá a sus propietarios, navieros, armadores, consignatarios o a las compañías aseguradoras para que procedan a su remoción y señalará dónde deben situar su carga, combustible, sus restos o el buque una vez reflotado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

Las Autoridades Portuarias podrán, por razones de urgencia, inclusive antes de iniciado el plazo fijado, exigir que se adopten medidas o adoptarlas a costa de los obligados, tales como señalización, iluminación o cualquier otra que se estime apropiada, al objeto de disminuir o evitar el peligro real o potencial.

Si incumplieran las órdenes o acuerdos de la Autoridad Portuaria, ésta podrá utilizar para la remoción del buque hundido, de su combustible o de la carga que se encuentre a bordo, o haya caído del mismo, los medios de ejecución forzosa previstos en el ordenamiento jurídico, quedando obligado, en todo caso, el propietario, el naviero o el armador a sufragar los gastos ocasionados.

Si no se abonasen las cantidades devengadas por la remoción en el plazo establecido las cantidades devengadas por la remoción, la Autoridad Portuaria podrá proceder a la enajenación de los restos del buque, deduciendo del importe obtenido los gastos ocasionados. Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio.

6. Si el peligro de hundimiento, el hundimiento o el naufragio del buque, artefacto naval o plataforma fija tuviere lugar fuera de las aguas portuarias y en los espacios marítimos españoles, el capitán marítimo será competente para ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo.

En los casos en que la Administración marítima proceda a la remoción del buque, si el propietario, armador o naviero, o su asegurador no abonase los gastos ocasionados podrá proceder a la enajenación de los restos del buque, mediante subasta notarial, deduciendo del importe obtenido los gastos ocasionados. Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio.

7. A los efectos de la protección del crédito administrativo, las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria o de la Administración marítima por la remoción o cualquier otra actuación derivada de lo establecido en este artículo, tendrán la preferencia de cobro establecida en el artículo 122.2 de la Ley de Navegación Marítima y en el artículo 12.3 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993.

8. Cuando con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de servicio de un puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente podrá instar de la Autoridad judicial el hundimiento del buque, su desguace o su enajenación en pública subasta, cuando la estancia del buque en el puerto produjera un peligro real o potencial a las personas o a los bienes o causare grave quebranto a la explotación del puerto.

cve: BOCG-15-A-34-3

La autoridad judicial acordará el hundimiento o la venta conforme al procedimiento legalmente previsto en cada caso, salvo que considere imprescindible su conservación para los fines de la instrucción del procedimiento y por el tiempo estrictamente necesario.

Igualmente se procederá a la venta en pública subasta en los casos en que por la previsible duración del proceso judicial exista riesgo de una notable depreciación del buque, depositando el producto de la venta a resultas del procedimiento.

9. En todos los supuestos de embargo o retención judicial o administrativa de buques, como medida para garantizar la actividad portuaria, la Autoridad Portuaria determinará o modificará la ubicación del buque en el puerto, dando cuenta de ello, en todo caso, a la Autoridad que decrete el embargo o retención.

10. De conformidad con la reserva formulada por el Reino de España en el Instrumento de Adhesión al Protocolo de 1996, que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996, los propietarios de los buques, los navieros o los armadores no tendrán derecho a limitar su responsabilidad por las reclamaciones derivadas de la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de los peligros derivados de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado.

Tampoco podrán limitar su responsabilidad en relación con la carga transportada, así como por todo bien que esté o haya estado a bordo del buque en relación con las actuaciones descritas en el párrafo anterior.

11. No podrá promoverse contra las empresas encargadas de la extracción o remoción, sus empleados o sus agentes, ninguna reclamación de indemnización de daños por contaminación producidos por el combustible del buque o por la mercancía descargada, que se ocasionen en la realización de esos trabajos, ya sean por acción u omisión, salvo que hayan actuado con intención de causar dichos daños o bien temerariamente, a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños.»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación, que mantiene la reforma que ya incluye el proyecto de ley (limitada al apartado 3 del artículo 304 del TRLPEMM), responde a dos propósitos:

El primero es la necesidad de incluir la remoción de plataformas fijas y artefactos navales, lo que permitiría la actuación de la Administración marítima y las Autoridades Portuarias en supuestos como el de remoción de instalaciones eólicas, cuya instalación se producirá en los próximos años. De esta forma se amplía el ámbito de aplicación de este precepto

El segundo es mejorar técnicamente la redacción del precepto a partir del texto que contenía la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima aprobada por una sección especial de la Comisión General de Codificación el año 2004.

ENMIENDA NÚM. 267

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de

cve: BOCG-15-A-34-3

septiembre. Cuarenta y dos. Artículo 307, apartado 2, letras a), b), h), l) n), ñ) y o), p) y q) (nuevas), y apartado 3, letras i), j), k),n), ñ), p) y r) y s) (nuevas).

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el encabezamiento del apartado cuarenta y dos del artículo uno, la redacción de la letra o) del apartado 2 del artículo 307, al que se añade un nuevo apartado 6, quedando como sigue:

«Cuarenta y dos. Se modifican las letras a), b), h), l), n) y ñ) del apartado 2, al que se añaden también las letras o), p) y q), así como las letras i), j), k), n), ñ) y p) del apartado 3 y se añade dos nuevas letras r) y s) a este apartado 3; finalmente, se añade un nuevo apartado 6 al artículo 307.

[…]

«o) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración marítima en materia de dotaciones mínimas de seguridad de los buques **que pongan en peligro la seguridad marítima**.»

[…]

Se añade un nuevo apartado 6:

«6. Infracciones de la normativa de protección marítima de las instalaciones portuarias y del puerto.»

JUSTIFICACIÓN

Se prevé una infracción concreta para los supuestos de incumplimiento de la normativa en materia de protección marítima, como exige el principio de tipicidad de las normas sancionadoras.

Además, se adecúa la redacción del artículo 307.2.o) a las cláusulas residuales del régimen sancionador (artículos 307.2.q y 308.2.k)

ENMIENDA NÚM. 268

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuarenta y dos. Artículo 307, apartado 2, letras a), b), h), l) n), ñ) y o), p) y q) (nuevas), y apartado 3, letras i), j), k),n), ñ), p) y r) y s) (nuevas).

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica la nueva letra o) del apartado 2 del artículo 307 con la siguiente redacción:

[…]

«o) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración marítima en materia de dotaciones mínimas de seguridad **de los buques que ponga en peligro la seguridad marítima**.»

[…]

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación está relacionada con la que se lleva a cabo en el artículo 308.2.f), de tal forma que se modulan los incumplimientos de las normas en materia de dotación mínima de seguridad dentro de las infracciones graves y muy graves.

ENMIENDA NÚM. 269

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuarenta y cinco. Artículo 312, apartados 1 a 3 y 10 a 13, y apartados 14 y 15 (nuevos).

De modificación

Texto que se propone:

Se modifican los apartados 1 a 3 del artículo 312:

«1. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 100.000 euros.

2. En el caso de infracción grave, la sanción será:

a) Para las infracciones relativas al uso y al ejercicio de las actividades que se prestan en el puerto:

1.º En los supuestos del artículo 307.1.b), c), e), f), g) y h), multa de hasta 150.000 euros.

2.º En los supuestos del artículo 307.1.a) y d), multa de hasta 350.000 euros.

b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 250.000 euros.

c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 150.000 euros.

d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 1.200.000 euros.

e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 1.200.000 euros.

f) En las infracciones de la normativa de protección marítima de las instalaciones portuarias y del puerto, multa de hasta 500.000 euros.

3. En caso de infracción muy grave, la sanción será:

a) Para las infracciones relativas al uso y al ejercicio de las actividades que se prestan en el puerto:

1.º En los supuestos del artículo 308.1.c), multa del 50 por 100 del valor de las obras e instalaciones.

2.º En el resto de los supuestos, multa de hasta 800.000 euros.

b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 1.200.000 euros.

cve: BOCG-15-A-34-3

c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 500.000 euros.

d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 5.000.000 euros.

e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 5.000.000 euros.»

(Resto igual)

JUSTIFICACIÓN

Se prevé una infracción concreta para los supuestos de incumplimiento de la normativa en materia de protección marítima, como exige el principio de tipicidad de las normas sancionadoras.

ENMIENDA NÚM. 270

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cuarenta y siete. Artículo 315.

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica la letra h) y se añade una nueva letra i) al apartado 1 del artículo 315 con la siguiente redacción:

[…]

«h) A la persona titular del Ministerio, a propuesta de la persona titular de la Secretaría **de Estado** de Transportes y Movilidad Sostenible, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a 2.500.000 euros.

i) A la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, a propuesta del órgano de la Administración General del Estado designado como autoridad nacional competente para la protección marítima, en los casos de infracciones contra la protección marítima de las instalaciones portuarias y del puerto.»

[…]

JUSTIFICACIÓN

En octubre de 2023, la Comisión Europea realizó una inspección en relación con el cumplimiento de la normativa en materia de protección portuaria. Como resultado de dicha auditoría, la Comisión puso a España una "no conformidad" relacionada con la falta de una normativa sancionadora en este ámbito de la protección portuaria. Como consecuencia de ello, la Comisión reclama la existencia de una normativa que permita sancionar a las autoridades de protección portuaria, con independencia de la titularidad de los puertos.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 271

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cincuenta. Título IV del libro tercero, capítulo II, sección 6.ª.

De modificación

Texto que se propone:

Se da nueva redacción del artículo 326
[…]

«Artículo 326. *Retención o expulsión de un buque o embarcación a petición de otros órganos u organismos públicos.*

1. La Administración marítima podrá acordar la retención, **expulsión u otras medidas restrictivas** en relación con un buque o embarcación, previa solicitud motivada de otros órganos u organismos de la Administración General del Estado, cuando así lo requieran para el ejercicio de sus competencias y siempre que se trate de una medida proporcionada.

2. Los costes que se produzcan como consecuencia de la medida serán a cargo del responsable de la conducta o circunstancia que dé lugar a la adopción de la medida.»

[…]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 272

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cincuenta y dos. Disposición adicional trigésima cuarta.

De modificación

Texto que se propone:

Cincuenta y dos. Se da nueva redacción a la disposición adicional trigésima cuarta:

«Disposición adicional trigésima cuarta. *Actualización de las cuantías del seguro obligatorio de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas.*

Se eleva la cobertura del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria exigida reglamentariamente para embarcaciones de recreo o

cve: BOCG-15-A-34-3

deportivas, y se establece un límite conjunto para daños personales y materiales de 650.000 euros y un límite por víctima de 240.000 euros.

Los nuevos límites se aplicarán:

a) A los contratos de seguro vigentes a sus respectivas renovaciones.
b) A los nuevos contratos de seguro.

Reglamentariamente se actualizarán los límites del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas.»

JUSTIFICACIÓN

Esta nueva previsión permitirá que las entidades de seguro puedan adaptar sus carteras de pólizas de seguro vigentes a la entrada en vigor de la ley a estos nuevos límites.

ENMIENDA NÚM. 273

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cincuenta y cuatro. Disposición adicional nueva.

De modificación

Texto que se propone:

Se sustituye «Disposición adicional trigésima séptima» por «Disposición adicional trigésima **octava»**

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación atiende a la necesidad de corregir la numeración debido a que el texto vigente de la LPEMM ya contiene una disposición adicional 37.ª dedicada a la «Incorporación de cláusulas de extinción del contrato de trabajo por cumplimiento de la edad de jubilación en el ámbito funcional de los estibadores portuarios» que resultó añadida por la disposición final segunda, apartado 6 de la Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

ENMIENDA NÚM. 274

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Cincuenta y cinco. disposición transitoria undécima.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se corrige la numeración de la disposición transitoria undécima, cifrándola como «**disposición transitoria duodécima».**

JUSTIFICACIÓN

Corrección de la enumeración debido a que el texto vigente de la LPEMM ya contiene una disposición transitoria undécima

ENMIENDA NÚM. 275

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Treinta y seis. Artículo 394, apartado 1.

De modificación

Texto que se propone:

Treinta y seis. Se modifica el apartado 1 del artículo 394 **y se añade un nuevo apartado 3**:

«1. Las normas de este título se aplicarán siempre que cualquiera de los titulares del derecho a limitar invoque dicho derecho ante los órganos judiciales, administrativos o arbitrales españoles que resulten competentes. A tal efecto será irrelevante la nacionalidad o domicilio de los acreedores o deudores, así como el pabellón del buque respecto al cual se invoque el derecho de limitación.»

[…]

« **3. Serán limitables las responsabilidades relativas a la actuación de los buques dedicados a la prestación de servicios públicos de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación**.»

JUSTIFICACIÓN

Aclarar el derecho a limitar su responsabilidad a los buques dedicados a la prestación de los servicios públicos de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación.

ENMIENDA NÚM. 276

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Treinta y nueve. Artículo 472, apartado 2.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Treinta y nueve. Se da nueva redacción al apartado 2 del artículo 472:

«2. El juez exigirá en todo caso garantía en cantidad suficiente para responder de los daños, perjuicios y costas que puedan ocasionarse. Esta fianza podrá ser de cualquiera de las clases que reconoce el Derecho, incluido el aval bancario, seguro de caución o garantía equivalente.

La cuantía de la garantía será como mínimo del 5 por ciento del importe del crédito marítimo alegado. Y, una vez fijada, se podrá revisar la cuantía de la garantía, de oficio o a instancia de parte, en atención a los siguientes criterios relacionados con el buque objeto de embargo:

a) Su porte y dimensiones.
b) El coste derivado de su estancia en el puerto.
c) Su precio de mercado por día.
d) Si está o no sujeto a línea regular.
e) Si está o no cargado.
f) Sus compromisos contractuales.

Asimismo, el juez podrá tener en cuenta para la fijación de la garantía si el embargante tiene bienes ejecutables en España u otras causas similares.»

JUSTIFICACIÓN

Se elimina la exención de la garantía para el embargo por créditos salariales, al tratarse de una excepción no contemplada en el Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999.

ENMIENDA NÚM. 277

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Cuarenta y dos. Título X, capítulo VII (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica la letra c) del apartado 1 del artículo 527 con la siguiente redacción:

[…]

«c) Requerirá a la menor brevedad de pago al propietario o armador del buque o embarcación de recreo o a la persona autorizada. Este requerimiento se llevará a cabo en el domicilio en España indicado en la solicitud, por cualquiera de los medios previstos en la legislación notarial, **del cual se publicará un extracto en el portal electrónico del Boletín Oficial del Estado**.»

[…]

JUSTIFICACIÓN

Mejora de la publicidad del procedimiento de abandono, más acorde con el debido respeto al derecho de propiedad y al principio constitucional de tutela efectiva.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 278

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Cuarenta y dos. Título X, capítulo VII (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 3 del artículo 527 con la siguiente redacción:

[…]

«3. Finalizada la venta del buque **o embarcación**, el notario lo comunicará al registro marítimo y al **Registro de Bienes Muebles, cuando proceda**, sin perjuicio de la obligación de inscripción en estos registros que recae sobre el comprador.»

[…]

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica

ENMIENDA NÚM. 279

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Cuarenta y dos. Título X, capítulo VII (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Se da nueva redacción al artículo 529:

[…]

«Artículo 529. *Supuesto de embarcaciones de escaso o nulo valor.*

Si la persona o entidad que ha iniciado el expediente de abandono aporta informe de avalúo del buque o embarcación emitido por perito que constate que su valor no permite financiar los gastos de tasación y venta, el notario acordará el desguace del buque o embarcación, cuyos gastos correrán a cargo de quién haya iniciado el procedimiento de abandono, dejándose constancia de todo ello mediante oportuna acta notarial. El desguace se comunicará al registro marítimo, con indicación de la instalación que llevará a cabo el desguace, y al **Registro de Bienes Muebles, cuando proceda.**

El perito que elabore el informe de avalúo del buque o embarcación se designará con arreglo a la legislación notarial y deberá tener conocimiento del mercado náutico.

cve: BOCG-15-A-34-3

En estos casos, el periodo mínimo de abandono del buque o embarcación para poder iniciar el expediente será de tres meses.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 280

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

Disposición adicional primera.

De modificación

Texto que se propone:

Disposición adicional primera. *Adaptación de la terminología.*

1. Las referencias que se contienen en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como en los reglamentos que lo desarrollan, a las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción se entenderán referidos a los espacios marítimos españoles.

2. Las referencias en otras leyes y reales decretos al certificado de matrícula, a la patente de navegación y al certificado de registro español —permiso de navegación se entenderán hechas, cuando tenga lugar su entrada en vigor, al certificado de registro y, en el caso de las embarcaciones de recreo, al certificado de registro y navegación.»

3. Las referencias contenidas en el artículo 73 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, se entenderán realizadas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 253 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima.

4. Las referencias al Ministerio de Fomento en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en otras leyes y normas reglamentarias se entenderán hechas al ministerio competente en materia de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

JUSTIFICACIÓN

Se suprime la expresión «certificado de navegabilidad» ya que tal y como se recogía genera confusión.

Por otro lado, ante los cambios de nombre de los ministerios, aporta seguridad jurídica incluir una actualización de las referencias que contiene la normativa vigente al Ministerio de Fomento.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 281

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición final (Nueva). *Modificación de la Ley 11/2022, de 28 de junio, General de Telecomunicaciones.*

Uno. Con efectos desde la entrada en vigor de esta ley, se modifica el apartado 1.a) de la disposición adicional segunda, con el siguiente contenido:

«1. Las limitaciones a la propiedad y las servidumbres a las que hace referencia el artículo 47.1 podrán afectar:

a) a la altura máxima de los edificios e instalaciones;»

Dos. Se modifica el primer párrafo del apartado 2 de la disposición adicional segunda, que queda redactado de la manera siguiente:

«2. Con la excepción de la normativa legal vigente aplicable a la defensa nacional, a la navegación aérea, al servicio público meteorológico y a la radioastronomía, no podrán establecerse, por vía reglamentaria, limitaciones a la propiedad ni servidumbres que contengan condiciones más gravosas que las siguientes:»

JUSTIFICACIÓN

La proliferación de instalaciones y otros de elementos tecnológicos durante los últimos años, tales como aerogeneradores eólicos o emisores WIFI, han comprometido la operatividad de instalaciones radioeléctricas meteorológicas, en especial los radares meteorológicos, utilizadas para la prestación del servicio público meteorológico prestado por la Agencia Estatal de Meteorología, entendiendo por tal, el destinado a la satisfacción de las necesidades básicas de información meteorológica y climatológica de la sociedad, a la atención a las instituciones públicas competentes en materia de protección civil, defensa y seguridad del Estado, al ejercicio de la autoridad meteorológica del Estado y al mantenimiento y conservación de las redes de observación, infraestructuras y sistemas de telecomunicación indispensables para el cumplimiento de estos cometidos.

ENMIENDA NÚM. 282

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Disposición final (Nueva). *Modificación del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía.*

Se modifica el artículo 42 del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía, que pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 42. *Habilitación al Consejo de Ministros para la modificación del listado de nudos de transición justa.*

Mediante acuerdo del Consejo de Ministros se podrán declarar, de acuerdo con la disposición adicional vigésima segunda de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, nudos de transición justa adicionales a los incluidos en el anexo del Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, siempre que se trate de nudos de la red de transporte o distribución donde evacúen centrales térmicas o nucleares que, o bien hayan cerrado o cuyo cierre se vaya a producir en un corto plazo de tiempo. Asimismo, también podrán formar parte de dicho listado de nudos aquellos otros que se encuentran en la misma zona de influencia eléctrica o radio de 50 km que los nudos antes señalados a los efectos del otorgamiento de permisos de acceso.»

JUSTIFICACIÓN

Seguir impulsando la actividad económica y la creación de empleo en las zonas de transición justa, es decir, las zonas afectadas por el cierre de centrales térmicas de carbón y la minería del carbón, entre otros impactos asociados a la transición energética

ENMIENDA NÚM. 283

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

«Diposición final (Nueva). Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Uno. Se añade un nuevo párrafo al artículo 7.3 con la siguiente redacción:

3. (…)

"La ejecución de obras o actuaciones de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias, de tramos de estas o de otros elementos de la infraestructura que tienen la consideración de obras de interés general según este artículo, no podrán ser suspendida cautelarmente por ninguna otra administración pública en el ejercicio de las competencias que les puedan corresponder. Las medidas cautelares solo podrán ser adoptadas por los órganos jurisdiccionales competentes."

cve: BOCG-15-A-34-3

Dos. Se añade un nuevo párrafo al artículo 7.4 con la siguiente redacción:

4. (…)

"Ninguna Administración Pública, fuera de los casos previstos en la normativa ferroviaria, podrá acordar la suspensión de las actividades vinculadas al tráfico ferroviario. Las medidas cautelares solo podrán ser adoptadas por los órganos jurisdiccionales competentes

Tres. Se añade una Disposición Adicional Vigesimonovena con la siguiente redacción:

"Disposición Adicional Vigesimonovena. *Actos y acuerdos contrarios al interés general.*

1. Se declaran contrarios al interés general los actos y acuerdos que infrinjan las normas comprendidas en el capítulo II del título II de esta Ley, y podrán ser impugnados directamente por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ante los órganos del orden jurisdiccional contencioso-administrativo, con petición expresa de suspensión. El Tribunal se pronunciará sobre dicha suspensión en el primer trámite siguiente a la petición de la misma.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior y de acuerdo con el procedimiento previsto en el art. 67 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, el Delegado del Gobierno, a instancia del Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, podrá suspender los actos y acuerdos adoptados por las entidades locales que supongan una infracción manifiesta de lo dispuesto en el capítulo II del título II de esta Ley."»

JUSTIFICACIÓN

En el contexto del sector ferroviario, España se enfrenta a un elevado volumen de obra ferroviaria de gran importancia para la infraestructura nacional. Estas obras, calificadas de interés general por la Ley del Sector Ferroviario (art.7), y, por tanto, de competencia exclusiva del Estado, (art. 149.1. 24.º) de la Constitución, son esenciales para la expansión, modernización y mantenimiento de la red ferroviaria, que constituye un pilar clave para la competitividad, conectividad y sostenibilidad económica del país.

Sin perjuicio del evidente control judicial sobre el fondo de cualquier decisión del poder ejecutivo, se hace imprescindible un instrumento eficaz que permita gestionar con eficiencia las situaciones de conflicto para garantizar que las obras se ejecuten dentro de los plazos establecidos y sin retrasos innecesarios.

ENMIENDA NÚM. 284

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Disposición final (Nueva). *Modificación de la Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenible e investigación pesquera.*

Se incorpora una nueva disposición adicional novena a la Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenible e investigación pesquera, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional novena. *Creación de la Escala de Inspectores de Pesca Marítima del Estado.*

Se crea en la Administración del Estado la Escala de Inspectores de Pesca Marítima del Estado, que se adscribe al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, quedando clasificada en el subgrupo A2 de los previstos en artículo 76 del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre.

Se integran en la misma los funcionarios y funcionarias de la Escala de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de Organismos Autónomos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que hayan superado el proceso selectivo por el programa específico de Inspección de Pesca.

Los funcionarios de carrera que pertenezcan a la citada escala tendrán el carácter de agentes de la autoridad en el desempeño de sus funciones de control e inspección de todas las actividades pesqueras que tienen lugar en el mar y en tierra, tanto en los puertos y en aquellos lugares y establecimientos donde se depositen productos pesqueros antes de su primera venta, así como respecto de los productos pesqueros importados con ocasión de su desembarque o descarga en todo el territorio nacional.»

JUSTIFICACIÓN

La creación de la referida escala permitirá mejorar la prestación del servicio de control de pesca marítima, destacando su especialización.

ENMIENDA NÚM. 285

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado antes del apartado "Uno" del "Artículo uno", con el siguiente contenido:

Uno (pre). Se añade un nuevo apartado 6 al artículo 5:

6. Los puertos de competencia autonómica vendrán obligados a cumplir las previsiones que les afecten y que contengan los convenios internacionales de los que España sea parte y las normas de la Unión Europea, incluidas las disposiciones nacionales que lleven a cabo su incorporación al ordenamiento jurídico español.

cve: BOCG-15-A-34-3

En materia de protección marítima, el incumplimiento de esta normativa por parte de la autoridad de protección portuaria que corresponda se sancionará de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 307.6 y 312.2.f). La competencia para imponer estas sanciones corresponderá al Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, a propuesta del Secretario General de Transportes Aéreo y Marítimo en su condición de autoridad nacional competente para la protección marítima.

JUSTIFICACIÓN

En octubre de 2023, la Comisión Europea realizó una inspección en relación con el cumplimiento de la normativa en materia de protección portuaria. Como resultado de dicha auditoría, la Comisión puso a España una "no conformidad" relacionada con la falta de una normativa sancionadora en este ámbito de la protección portuaria. Como consecuencia de ello, la Comisión reclama la existencia de una normativa que permita sancionar a las autoridades de protección portuaria, con independencia de la titularidad de los puertos.

ENMIENDA NÚM. 286

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al artículo uno con la siguiente redacción:

«(Nuevo). Se añade una nueva letra i) al artículo 7:

"i) La adopción y actualización periódica de una Estrategia Marítima de España."»

JUSTIFICACIÓN

La marina mercante española necesita contar con una estrategia marítima adecuada que fomente la seguridad jurídica; las inversiones; el crecimiento y la modernización de la flota controlada por empresas navieras españolas; y también la competitividad del Registro Especial de Canarias.

Asimismo, resulta fundamental que esta estrategia marítima se vaya actualizando periódicamente con las medidas e inversiones que sean necesarias para mantener a nuestro sector competitivo frente a otras banderas europeas e internacionales.

ENMIENDA NÚM. 287

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

cve: BOCG-15-A-34-3

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al artículo uno con la siguiente redacción:

«(Nuevo). Se da nueva redacción al apartado 2 del artículo 126:

"2. El servicio de practicaje 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 practicaje en cada puerto, con criterios basados en la experiencia local del capitán del buque, las características del buque, la naturaleza de la carga, las peculiaridades del puerto y otras circunstancias que reglamentariamente se prevean previo informe de la Autoridad Portuaria, oído el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional.

Con carácter general, salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima por razones de seguridad en la navegación, estarán exentos del servicio de practicaje los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria; los destinados a la realización de obras en el dominio público portuario; los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques; los destinados a la prestación de servicios portuarios, con base en el puerto y los que estén al servicio de otras Administraciones Públicas, que tengan su base en el puerto, así como aquellos buques de cualquier otro tipo, cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto.

Los capitanes que estén al mando de los buques de salvamento al servicio de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) quedan exceptuados de la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaje. No obstante, el capitán marítimo podrá acordar la utilización de dicho servicio para garantizar la seguridad marítima y de la navegación en aquellos puertos en los que se justifique en atención a su configuración geográfica, gran complejidad o dificultad de acceso. Los buques de SASEMAR quedarán exentos del pago de las tarifas de practicaje."»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda tiene por objeto regular el régimen de utilización del servicio de practicaje por parte de los buques de SASEMAR, completando y actualizando la actual previsión de la disposición adicional tercera de la Orden FOM/2417/2007, de 25 de julio, por la que se regula el reconocimiento de la capacitación profesional para la prestación de los servicios de practicaje portuario.

ENMIENDA NÚM. 288

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se añade un apartado nuevo en el Artículo dos, con el siguiente contenido:

(Nuevo) Se añade un nuevo apartado 3 al artículo 29:

«3. Los capitanes implicados en la pérdida de contenedores deberán informar inmediatamente de los detalles específicos a los buques cercanos, a la Administración Marítima española y a la de su Estado del pabellón. Esta información incluirá la posición y el número total de contenedores detectados a la deriva, así como la mercancía que contengan. En la medida de que se disponga de información adicional se proporcionará sin demora.»

JUSTIFICACIÓN

La adición de un nuevo apartado 3 al artículo 29 de la LNM obedece a la aprobación, en mayo de 2024, por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional de la modificación de las Reglas 31 y 32 del Capítulo V de SOLAS, mediante su Resolución MSC.550 (108).

ENMIENDA NÚM. 289

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo dos, con el siguiente contenido:

(Nuevo). Se da nueva redacción al artículo 83:

«Artículo 83. *Cuaderno de Bitácora.*

En los buques en que vayan enrolados dos o más oficiales de puente, se llevará también un libro, denominado Cuaderno de Bitácora, en el que los pilotos de guardia registrarán cuantas vicisitudes náuticas y meteorológicas se produzcan durante la navegación.

No será necesaria la cumplimentación de este libro cuando esos sucesos se registren en el Diario de Navegación.»

JUSTIFICACIÓN

El Cuaderno de Bitácora solo cobra sentido si sus previsiones no aparecen en el Diario de Navegación. De no ser así, carece de sentido establecer esta carga y se prescinde de su obligatoriedad.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 290

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo dos, con el siguiente contenido:

"(Nuevo) Se da nueva redacción al artículo 251:

«Artículo 251. *Eficacia traslativa.*

1. La transmisión del conocimiento de embarque producirá los mismos efectos que la entrega de las mercancías representadas, sin perjuicio de las acciones penales y civiles que correspondan a quien hubiese sido desposeído ilegítimamente de aquellas.

El adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción y arbitraje, que requerirán el consentimiento expreso del adquirente.

2. La transmisión del conocimiento de embarque y sus efectos sobre los derechos y acciones del tercero tenedor frente al porteador se regirán por la ley española cuando el puerto de carga o el puerto de descarga designado en el conocimiento de embarque se encuentre en España, sin que valga pacto en contrario.»"

JUSTIFICACIÓN

La modificación del artículo 251 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, responde a la necesidad de reforzar la protección del adquirente o destinatario de las mercancías amparadas por un conocimiento de embarque frente a cláusulas de jurisdicción o arbitraje impuestas sin su consentimiento, dentro del marco del Derecho de la Unión Europea.

ENMIENDA NÚM. 291

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo dos, con el siguiente contenido:

(Nuevo). Se da nueva redacción al artículo 480:

«Artículo 480. *Regulación.*

La venta forzosa del buque se rige por lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993, en la Convención de las Naciones Unidas sobre los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques hecha en Nueva York el 7 de diciembre de 2022 y en esta ley. De manera supletoria, la venta forzosa del buque se ajustará a lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Civil o en la normativa administrativa que resulte de aplicación para la subasta de los bienes muebles sujetos a publicidad registral.»

JUSTIFICACIÓN

El Convenio sobre los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques entrará en vigor para España el 17 de febrero de 2026, seis meses después de su ratificación el 21 de agosto de 2025, lo que obliga a actualizar las previsiones de la LNM sobre la venta forzosa, incluyendo las previsiones que faciliten la aplicación del nuevo convenio internacional.

ENMIENDA NÚM. 292

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo dos, con el siguiente contenido:

«(Nuevo). Se da nueva redacción a la letra a) del artículo 481 y se añade una nueva letra e):

"a) Al registrador titular del Registro de Bienes Muebles, así como a la autoridad competente encargada de la inscripción del buque en el Estado que lo hubiera autorizado a enarbolar temporalmente su pabellón, si fuere el caso.

Recibida la notificación el registrador expedirá y remitirá a la autoridad judicial o administrativa certificación registral en la que consten los derechos y gravámenes inscritos, sus titulares registrales y sus direcciones postal y electrónica, con el fin de facilitar su notificación."

"e) A los arrendatarios que tuvieran inscrito su derecho."»

JUSTIFICACIÓN

El Convenio sobre los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques entrará en vigor para España el 17 de febrero de 2026, seis meses después de su ratificación el 21 de agosto de 2025, lo que obliga a actualizar las previsiones de la LNM

cve: BOCG-15-A-34-3

sobre la venta forzosa, incluyendo las previsiones que faciliten la aplicación del nuevo convenio internacional.

ENMIENDA NÚM. 293

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo dos, con el siguiente contenido:

«(Nuevo). Se da nueva redacción al apartado 1 del artículo 482:

"1. La notificación a que se refiere el artículo anterior deberá efectuarse, al menos, con treinta días de antelación a la fecha prevista para la venta forzosa y expresará:

a) La fecha y el lugar de la venta forzosa, así como las circunstancias relativas a la venta forzosa o al proceso conducente a la misma que la autoridad judicial o administrativa que entienda del proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas.

b) Si la fecha y el lugar de la venta forzosa no pudiera determinarse con certeza, se notificará la fecha aproximada y el lugar previsto para la venta forzosa, así como las circunstancias indicadas en el párrafo anterior. No obstante, cuando estos datos lleguen a ser conocidos, se procederá a notificar la fecha y el lugar efectivos de la venta forzosa con una antelación mínima de siete días respecto a la fecha prevista para la venta.

Cuando la venta forzosa se incluya dentro del ámbito de aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques, la notificación incluirá las menciones previstas en dicha convención."»

JUSTIFICACIÓN

El Convenio sobre los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques entrará en vigor para España el 17 de febrero de 2026, seis meses después de su ratificación el 21 de agosto de 2025, lo que obliga a actualizar las previsiones de la LNM sobre la venta forzosa, incluyendo las previsiones que faciliten la aplicación del nuevo convenio internacional.

ENMIENDA NÚM. 294

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

cve: BOCG-15-A-34-3

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo dos, con el siguiente contenido:

«(Nuevo). Se da nueva redacción al apartado 2 del artículo 484 y se añade un apartado 3 nuevo:

"2. Respecto del avalúo, cargas y gravámenes, no se aplicará lo dispuesto en los artículos 666, último inciso del segundo párrafo del 668.2, 670 y 672 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, en lo que se refiere a la deducción de cargas y derechos anteriores, su subsistencia y reglas sobre el destino de las sumas obtenidas en la subasta.

3. En los casos que sea aplicable la Convención de las Naciones Unidas sobre los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques, la autoridad judicial o administrativa:

a) A solicitud del comprador del buque, expedirá el certificado de venta judicial, previsto en la citada convención. Este certificado se podrá expedir, a elección del comprador, tanto en formato papel como electrónico.

b) Deberá remitir el certificado de la venta judicial, en formato electrónico, al archivo internacional previsto en dicha convención."»

JUSTIFICACIÓN

Se corrige la errata en la remisión del artículo 484.2 de la LNM.

Además, el Convenio sobre los efectos internacionales de las ventas judiciales de buques entrará en vigor para España el 17 de febrero de 2026, seis meses después de su ratificación el 21 de agosto de 2025, lo que obliga a actualizar las previsiones de la LNM sobre la venta forzosa, incluyendo las previsiones que faciliten la aplicación del nuevo convenio internacional.

ENMIENDA NÚM. 295

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado en el Artículo dos, con el siguiente contenido:

«(Nuevo). Se da nueva redacción al artículo 485:

"Artículo 485. *Realización por persona o entidad especializada.*

Para la ejecución más eficaz de la venta judicial de buques, se podrá acordar la realización por persona o entidad especializada, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Civil."»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

La reciente Ley Orgánica 1/2025, de 2 de enero, de medidas en materia de eficiencia del Servicio Público de Justicia ha dejado sin contenido el artículo 641 de la LEC, por lo que debe ajustarse el artículo 4852 de la LNM por razones de seguridad jurídica y para evitar la descoordinación entre leyes.

ENMIENDA NÚM. 296

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado en el Artículo uno, con el siguiente contenido:

«(Nuevo). Se modifica el segundo párrafo del apartado 2 del artículo 37, que queda con la siguiente redacción:

"Artículo 37. *Presupuestos y programas consolidados.*

1. Puertos del Estado elaborará anualmente, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 64 y 65 de la Ley General Presupuestaria, los presupuestos de explotación y de capital y el programa de actuación plurianual consolidados del sistema portuario de titularidad estatal que, una vez aprobados por el Consejo Rector de Puertos del Estado, serán remitidos al Ministerio de Fomento para su tramitación en la forma establecida en el artículo 66 de la citada Ley e integración en los Presupuestos Generales del Estado.

Los presupuestos y el programa de actuación consolidados del sistema portuario de titularidad estatal integrarán los presupuestos y programas individuales de las Autoridades Portuarias y del Organismo Público Puertos del Estado, y habrán de sujetarse a las disposiciones que, en su caso, sean de aplicación del Real Decreto Legislativo 2/2007, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, así como a los criterios y directrices de la política presupuestaria del Gobierno. Para esta consolidación se respetarán íntegramente los Planes de Empresa aprobados para cada Autoridad Portuaria.

2. Las variaciones de los presupuestos de explotación y capital consolidados se ajustarán a lo previsto en el artículo 67.2 de la Ley General Presupuestaria, y se tramitarán a propuesta de Puertos del Estado.

Cuando se trate de variaciones distintas de las previstas en este artículo, las modificaciones del presupuesto de explotación o del presupuesto de capital serán aprobadas por el Consejo Rector de Puertos del Estado, de lo que se informará al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible."»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 297

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con el siguiente contenido:

«(Nuevo). Se modifica la letra c) del apartado 2 del artículo 82, que queda con la siguiente redacción:

"c) Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de Puertos del Estado, podrá autorizar prórrogas no previstas en el título concesional que, unidas al plazo inicial o a las anteriormente otorgadas más el plazo inicial, superen en total el plazo de 50 años o que, no superando este plazo, la suma de las prórrogas ya otorgadas supere una vez y media el plazo inicial, en aquellas concesiones que sean de interés estratégico o relevante para el puerto o para el desarrollo económico de su zona de influencia, o supongan el mantenimiento en el puerto de la competencia en el mercado de los servicios portuarios, cuando el concesionario se comprometa a llevar a cabo:

— una nueva inversión adicional que suponga una mejora de la eficacia global y de la competitividad de la actividad desarrollada, en los términos señalados en la letra b) anterior, y/o

— una contribución económica, que no tendrá naturaleza tributaria. Esta contribución económica estará destinada a la financiación de alguno de los siguientes supuestos, para mejorar la posición competitiva de los puertos en su área de influencia y la intermodalidad en el transporte de mercancías:

● Construcción o mejora de infraestructura portuaria básica, consistente en obras de abrigo, dragados, obras de atraque y explanadas.

● Construcción o mejora de infraestructuras e instalaciones básicas para el suministro de combustibles alternativos o de electricidad a los buques durante su estancia en el puerto.

● Infraestructuras de conexión terrestre entre las redes generales de transporte de uso común y las vigentes zonas de servicio de los puertos o los puertos secos en cuya titularidad participe un organismo público portuario.

● Adaptación de las infraestructuras en la red general ferroviaria de uso común para operar trenes de al menos 750 m de longitud.

● Mejora de las redes generales de transporte de uso común, a los efectos de potenciar la competitividad del transporte intermodal y el transporte ferroviario de mercancías.

En caso de que se comprometa una contribución económica, se incluirá en la concesión modificada y deberá satisfacerse en su totalidad en el plazo máximo de seis meses desde el otorgamiento de la prórroga de la concesión y, en todo caso, antes de la entrada en vigor de la prórroga, si ésta tuviera lugar en un plazo inferior a seis meses.

En caso de que la contribución económica comprometida no se satisfaga en plazo en su totalidad, no adquirirá eficacia la prórroga otorgada y se extinguirá la concesión por la finalización de su plazo.

cve: BOCG-15-A-34-3

La nueva inversión adicional, la contribución económica comprometida o la suma de ambas, deberá ser superior al 50 por ciento del valor actualizado de la inversión inicialmente prevista en el título concesional, sin incluir las inversiones comprometidas en reposición.

En caso de que se otorguen prórrogas de este supuesto, el plazo de todas las prórrogas otorgadas unido al plazo inicial no podrá superar, en ningún caso, los 75 años.

En todos los supuestos será necesario que el concesionario se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión."»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica para evitar que pueda interpretarse que las concesiones que no hayan tenido prórrogas previas no tienen acceso a la prórroga prevista en la letra C del artículo 82.2. TLPEMM.

ENMIENDA NÚM. 298

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con el siguiente contenido:

«(Nuevo). Se añade una nueva letra c) al artículo 169, con la siguiente redacción:

"c) Las empresas distribuidoras conforme a la letra f del artículo 6 de la Ley 24/2013 del Sector Eléctrico en relación con la ocupación del dominio público portuario por las redes de distribución de energía eléctrica."»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica que tiene como objetivo, de una parte, acomodar la regulación del TRLPEMM a la propia del sector eléctrico que prevé que la empresa distribuidora acceda sin dificultad a la ocupación de los terrenos de dominio público que sean precisos para la instalación eléctrica y, de otra parte, facilitar e incentivar que las empresas distribuidoras se hagan cargo de las redes existentes y por ejecutar en los puertos de interés general.

ENMIENDA NÚM. 299

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con el siguiente contenido:

«(Nuevo). Se añade una nueva letra g) al artículo 170, que queda con la siguiente redacción:

"g) Las empresas distribuidoras conforme a la letra f del artículo 6 de la Ley 24/2013 del Sector Eléctrico en relación con la ocupación del dominio público portuario por las redes de distribución de energía eléctrica."»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica que tiene como objetivo, de una parte, acomodar la regulación del TRLPEMM a la propia del sector eléctrico que prevé que la empresa distribuidora acceda sin dificultad a la ocupación de los terrenos de dominio público que sean precisos para la instalación eléctrica y, de otra parte, facilitar e incentivar que las empresas distribuidoras se hagan cargo de las redes existentes y por ejecutar en los puertos de interés general.

ENMIENDA NÚM. 300

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con el siguiente contenido:

«(Nuevo). Se modifica el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 85 con la siguiente redacción:

"Cuando en el trámite de competencia de proyectos se formulen varias solicitudes, el Consejo de Administración, 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, sin que sea preceptiva la convocatoria de concurso, salvo en el supuesto previsto en el artículo 86.1.b). Si en dicho trámite no se presentan otras solicitudes, continuará el procedimiento, de acuerdo con lo previsto en los siguientes apartados."»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. Clarificar que, en caso de que concurran dos o más solicitudes en el trámite de competencia de proyectos, sean para el mismo o distinto objeto, conforme a la voluntad inicial de legislador, es potestad discrecional de la Autoridad Portuaria convocar un concurso o seleccionar la que tenga mayor interés portuario.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 301

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con la siguiente redacción:

«(Nuevo). Se modifica la letra a) del apartado 3 del artículo 86, que queda con la siguiente redacción:

[…]
"a) El Pliego de Bases del concurso contendrá, al menos, los siguientes extremos:

1.º Objeto y requisitos para participar en el concurso.
2.º Criterios para su adjudicación y ponderación de los mismos. Con carácter general, habrá de considerarse como uno de los criterios de adjudicación las medidas de carácter medioambiental y de responsabilidad social corporativa propuestas. En los supuestos a que se refiere las letras a), c) y d) del apartado 1 de este artículo, habrá de considerarse como uno de los criterios de adjudicación, o establecerse en el caso del otorgamiento sin concurso de la letra c), la estructura tarifaria y las tarifas máximas aplicables a los usuarios. A su vez, en los concursos a que se refiere la letra c) podrá también incluirse como criterio de adjudicación, entre otros destinados a favorecer la náutica social y la realización de actividades de interés general, el compromiso de realización en las instalaciones náutico-deportivas de actividades de carácter formativo o educativo sin fines lucrativos.
3.º Garantía provisional."»
[…]

JUSTIFICACIÓN

Dado que algunas resoluciones judiciales, en interpretación de la legislación vigente, han dado lugar a la pérdida de concesiones sobre dársenas náutico-deportivas tradicionalmente explotadas por entidades sin ánimo de lucro, que potenciaban las actividades formativas y deportivas y permitían el acceso a las actividades náuticas a segmentos sociales no especialmente potentes desde el punto de vista económico, parece conveniente reforzar la posición de la náutica social con una declaración legal que facilite la adaptación a este propósito de los criterios de adjudicación en los concursos.

ENMIENDA NÚM. 302

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con el siguiente contenido:

«(Nuevo). Se modifica el artículo 180, que queda con la siguiente redacción:

"Artículo 180. *Oferta de importes adicionales en concursos.*

En los concursos convocados por la Autoridad Portuaria para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los Pliegos de Bases podrán contener, entre los criterios para su resolución, el de que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no estarán sometidas al régimen de actualización previsto en el artículo 178.1.

En los procedimientos de concurrencia competitiva para el otorgamiento de concesiones sobre dársena náutico-deportivas de las que anteriormente fuera titular una asociación privada deportiva sin ánimo de lucro declarada de utilidad pública, no serán valorables como criterios de adjudicación las ofertas de cantidades adicionales a las tasas que se contemplan en el presente artículo."»

JUSTIFICACIÓN

Con el propósito de proteger la náutica social que se desarrolla a través de los clubes náuticos, parece aconsejable no potenciar, en la resolución de estos procedimientos, los factores económicos sobre los deportivos y formativos.

ENMIENDA NÚM. 303

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con el siguiente contenido:

(Nuevo). Se modifica el artículo 192, que queda con la siguiente redacción:

«Artículo 192. *Importes adicionales en concursos.*

En los concursos convocados por la Autoridad Portuaria para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los Pliegos de Bases podrán contener, entre los criterios para su resolución el de que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no deberán actualizarse conforme a lo establecido en el artículo 190.

En los procedimientos de concurrencia competitiva para el otorgamiento de concesiones sobre dársena náutico-deportivas de las que anteriormente fuera titular una asociación privada deportiva sin ánimo de lucro declarada de utilidad pública, no serán valorables como criterios de adjudicación las ofertas de cantidades adicionales a las tasas que se contemplan en el presente artículo.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Con el propósito de proteger la náutica social que se desarrolla a través de los clubes náuticos, parece aconsejable no potenciar, en la resolución de estos procedimientos, los factores económicos sobre los deportivos y formativos.

ENMIENDA NÚM. 304

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con el siguiente contenido:

(Nuevo). Se modifica el apartado 4 del artículo 72 que queda con la siguiente redacción:

«Art. 72. 4. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle.

Corresponderá, con carácter previo al levantamiento de la prohibición, al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informar sobre la existencia del interés general de la instalación hotelera y a Puertos del Estado sobre su adecuación a los planes y herramientas de planificación de la Autoridad Portuaria que corresponda.

El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión podrá ser autorizado por el Ministro de Fomento cuando se aprecien circunstancias excepcionales y de utilidad pública.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar la publicidad para actividades deportivas, sociales y culturales que ocasionalmente se desarrollen en el dominio público portuario.»

JUSTIFICACIÓN

Establecer el procedimiento previo al Consejo de Ministros en el que se determina la existencia del interés general de la instalación hotelera y su adecuación al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 305

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con la siguiente redacción:

«(Nuevo). Se modifica el primer párrafo del apartado 1 del artículo 46, que queda con la siguiente redacción:

1. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias podrán participar únicamente en sociedades cuyo objeto y actividad fundamental estén ligados al desarrollo de actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan de forma directa la competitividad de los puertos y los tráficos portuarios. Así mismo, podrán participar en sociedades cuyo objeto sea el desarrollo, gestión y explotación de activos eléctricos vinculados al servicio de suministro de energía eléctrica a buques y la gestión de energía para autoconsumo en el puerto cuando ello esté justificado por razones de eficiencia ligadas al cumplimiento de los objetivos de descarbonización. En ningún caso podrán participar en sociedades que presten servicios portuarios o en sociedades que tengan influencia efectiva en aquellas, salvo en los casos de ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada de acuerdo con lo previsto en el artículo 109 de esta ley. Tampoco podrán participar en sociedades que directa o indirectamente sean titulares de una concesión de dominio público portuario sobre la que se presten o puedan prestarse servicios portuarios.»

JUSTIFICACIÓN

Posibilitar la participación de las Autoridades Portuarias en sociedades mercantiles cuyo objeto sea el desarrollo, gestión y explotación de activos eléctricos en los puertos de interés general ligados al servicio de suministro eléctrico a buques y el autoconsumo de energía en el puerto ligado a los objetivos de descarbonización.

ENMIENDA NÚM. 306

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con el siguiente contenido:

(Nuevo). Se modifica el apartado 1 del artículo 72, que queda con la siguiente redacción:

«Artículo 72. *Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario.*

1. En el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios, de interacción puerto-ciudad y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.

b) Usos pesqueros.

c) Usos náutico-deportivos.

d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto…

(Resto igual)»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 307

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con el siguiente contenido:

(Nuevo). Se añade una nueva letra d) al artículo 83, que queda con la siguiente redacción:

[…]

«d) Cuando el solicitante sea una asociación privada deportiva sin ánimo de lucro declarada de utilidad pública, que haya venido siendo titular de una concesión demanial para el uso náutico deportivo sobre los que se proyecte la concesión solicitada, y siempre que la concesión a otorgar mantenga el uso náutico deportivo de las instalaciones.»

[…]

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

Cohonestar la legislación portuaria en materia de otorgamiento concesional con el Derecho Administrativo patrimonial general.

ENMIENDA NÚM. 308

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con el siguiente contenido:

(Nuevo). Se modifica el artículo 214, que queda con la siguiente redacción:

«Artículo 214. *Cuota íntegra en instalaciones o en terminales marítimas de mercancías que no estén en régimen de concesión o autorización.*

En instalaciones o en terminales marítimas de mercancías que no estén en régimen de concesión o de autorización, la cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

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

1.º Régimen de estimación simplificada: para los vehículos que se transporten como mercancías y para las mercancías transportadas en los elementos de transporte que se relacionan a continuación, la cuota íntegra será el resultado de aplicar a cada elemento de transporte o a cada vehículo que se transporte como mercancía embarcado o desembarcado la cantidad obtenida como producto de los coeficientes indicados en la tabla siguiente por la cuantía básica (M) y por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166.

Elemento de transporte tipo cargado o descargado Coeficiente

Contenedor<=20' (incluidad en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros) 10.00

Vehículo rígido, con caja o plataforma, de hasta 6,10 metros 10,00 Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte mayor de 6,10 metros) 15,00

Semirremolque y remolque 15,00

Vehículo rígido con caja o plataforma mayor de 6,10 metros 15,00

Vehículo articulado con caja o plataforma de hasta 16,50 metros de longitud total 15,00

Vehículo rígido con remolque (tren de carretera) 25,00

Vehículos que se transporten como mercancías:

Vehículo de hasta 2.500 kg de peso excepto para vehículos FCV, FCHV, BEV, REEV o PHEV cuyo peso será hasta 3.500 kg 0,50

cve: BOCG-15-A-34-3

Vehículo de más de 2.500 kg de peso excepto para vehículos FCV, FCHV, BEV, REEV o PHEV cuyo peso será de más de 3.500 kg 2,00

Los vehículos serán considerados FCV, FCHV, BEV, REEV o PHEV de acuerdo al Reglamento General de Vehículos.

(Resto igual)»

JUSTIFICACIÓN

Se adapta la nomenclatura utilizada para determinar los vehículos eléctricos e híbridos a la correspondiente recogida en el Anexo II del Reglamento General de Vehículos en el que se establecen las definiciones y categorías de vehículos en su apartado A y al que hace referencia la Ley de Puertos.

ENMIENDA NÚM. 309

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con el siguiente contenido:

(Nuevo). Se modifica la letra j) del apartado 1 del artículo 197, que queda con la siguiente redacción:

«j) En función de la última clasificación de la intensidad de carbono operacional que el buque acredite cumplir, conforme a lo recogido en la regla 28 del anexo 6 del convenio Marpol, se aplicarán los siguientes coeficientes:

Clasificación	Nivel de rendimiento	Coeficiente aplicable
A	Muy superior.	0,70
B	Superior.	0,85
C	Moderado.	1,00
D	Inferior.	1,05
E	Muy inferior.	1,10

En caso de que un buque no presente certificado acreditativo válido, conforme a la regla antes indicada, se le aplicará por defecto una clasificación E a los efectos de esta tasa.

Este coeficiente será compatible con los coeficientes de las letras anteriores.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica que tiene como objetivo coadyuvar a la descarbonización de la flota de buques que hacen escala en los puertos españoles, de conformidad con la legislación europea en la materia.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 310

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con el siguiente contenido:

(Nuevo). Se añade una disposición transitoria con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria (Nueva). *Régimen transitorio de la cuota de la tasa al buque por utilización de electricidad durante la estancia del buque en puerto.*

Desde la entrada en vigor de la Ley XX/XXXX y hasta el 31 de diciembre de 2029, a los buques que se conecten a la corriente eléctrica durante su escala en puerto se les aplicará un coeficiente adicional de 0,70 en la cuota íntegra de la tasa al buque por acceso y estancia en zona I o interior de las aguas portuarias. Este coeficiente será también aplicable en los mismos términos para el caso de los buques que durante su estancia en puerto utilicen electricidad suministrada por baterías para la alimentación de sus motores auxiliares.

Dicho coeficiente será compatible con los coeficientes recogidos en el apartado 1 del artículo 197 de la presente ley.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica que tiene como objetivo coadyuvar a la descarbonización de la flota de buques que hacen escala en los puertos españoles, de conformidad con la legislación europea en la materia.

ENMIENDA NÚM. 311

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con la siguiente redacción:

(Nuevo). Se añade una disposición transitoria con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria (Nueva). *Régimen transitorio de la cuota de la tasa al buque para los buques que estén utilizando combustibles alternativos para su propulsión.*

A los efectos del cálculo de la cuota íntegra de la tasa al buque prevista en el artículo 197, desde la entrada en vigor de la Ley XX/XXXX y hasta el 31 de diciembre de 2029, para aquellos buques que, a fecha 31 de diciembre de 2025,

cve: BOCG-15-A-34-3

estén utilizando combustibles alternativos para su propulsión, se les aplicará un coeficiente global único de 0,50. Este coeficiente no se aplicará a los buques que se dediquen al transporte de gas natural licuado y al transporte de otros combustibles alternativos.

A estos efectos, serán combustibles alternativos aquellos contemplados como tales por Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica que tiene como objetivo coadyuvar a la descarbonización de la flota de buques que hacen escala en los puertos españoles, de conformidad con la legislación europea en la materia.

ENMIENDA NÚM. 312

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con el siguiente contenido:

(Nuevo). Se añade una nueva disposición final:

«Disposición final (Nueva). *Habilitación para la modificación del Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante.*

Se habilita al Gobierno, a propuesta conjunta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y del Ministerio de Trabajo y Economía Social, para llevar a cabo la modificación del Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante, a efectos de incluir en la formación exigida a los oficiales el contenido mínimo de los programas de formación para el desempeño de las funciones de nivel básico, intermedio y superior de los anexos IV, V y VI del Reglamento de los Servicios de Prevención, aprobado por Real Decreto 39/1997, de 17 de enero.»

JUSTIFICACIÓN

La Estrategia marítima de España 2025-2050 recoge en su Eje 5.1 la necesidad de promover la capacitación de los oficiales de buques mercantes para que puedan impartir la formación que exige el artículo 19 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales. A tal fin, resulta necesario revisar el citado Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, para incorporar en los programas formativos de los oficiales el contenido mínimo exigible de acuerdo con la normativa preventiva —Reglamento de los Servicios de Prevención— y que, de esta forma, queden capacitados para impartir la formación en materia preventiva a su tripulación.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 313

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo dos, con el siguiente contenido:

(Nuevo). Se incorpora una nueva disposición adicional:

«Disposición adicional undécima. *Nacionalidad de las dotaciones de buques y embarcaciones pesqueros.*

En el caso de buques pesqueros de bandera española, cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, se podrán contratar tripulantes de otras nacionalidades para que ejerzan las funciones de capitán y de primer oficial de cubierta. Será necesario que las personas contratadas hayan obtenido la titulación en España, posean una autorización de residencia de larga duración y, salvo en el caso de que sea su idioma materno, acrediten el conocimiento del idioma español a través de la certificación oficial correspondiente.

El armador comunicará a la Dirección General de la Marina Mercante y a la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación la contratación de un capitán o primer oficial de cubierta no nacionales y acreditará la concurrencia de las circunstancias indicadas en el párrafo anterior, cuyo incumplimiento dará lugar a la iniciación del correspondiente procedimiento administrativo sancionador.»

JUSTIFICACIÓN

Permitir la contratación de patrones de pesca que no sean nacionales de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, siempre que esté justificado por la falta de disponibilidad de nacionales para cumplir esas funciones. El incumplimiento de esas condiciones supondrá la sanción de la empresa responsable.

ENMIENDA NÚM. 314

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con el siguiente contenido:

«(Nuevo). Se da nueva redacción al artículo 301:

"Artículo 301. *Prevención de actividades ilícitas y tráficos prohibidos.*

1. Con la finalidad de prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido, el Gobierno podrá impedir, restringir o condicionar la navegación de determinadas categorías de buques civiles en las aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua

2. Con la misma finalidad, el Gobierno reforzará los controles de seguridad y entrada de personas en los puertos cuando existan antecedentes penales o condena por los delitos tráfico de drogas, contrabando o terrorismo.

En los términos que se determinen reglamentariamente y de conformidad con la legislación aplicable, la Secretaría de Estado de Seguridad especificará las condiciones en las cuales se efectuará la comprobación de los antecedentes penales de aquellas personas que:

a) Desempeñen tareas sensibles en el puerto o para su beneficio, en particular en relación con el tráfico de drogas, contrabando o terrorismo.

b) Estén autorizados a disponer de acceso directo o remoto a sus instalaciones, información o sistemas de control, también por lo que respecta a la protección y resiliencia del puerto.

c) Estén siendo considerados para su contratación en puestos que cumplan los criterios establecidos en las dos letras los dos párrafos anteriores.

Cuando como consecuencia de las anteriores comprobaciones se inicien procedimientos penales contra personal portuario por la supuesta comisión de delitos relacionados con el tráfico de drogas, contrabando o terrorismo en conexión con el ejercicio de su actividad laboral, se comunicará tanto su iniciación como la resolución que pueda recaer a las empresas y centros portuarios de empleo, que, en su caso, depurarán las posibles responsabilidades de índole disciplinaria laboral en las que pudiera haber incurrido dicho personal."»

JUSTIFICACIÓN

Armonizar las medidas de control y seguridad para el acceso del personal a las terminales portuarias, de forma análoga a las aplicables al personal que presta servicios en infraestructuras aeroportuarias.

ENMIENDA NÚM. 315

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado al Artículo uno, con la siguiente redacción:

«(Nuevo): Se añade una disposición adicional:

"Disposición adicional (Nueva). *Informes y comprobaciones para acreditaciones y antecedentes (INCOA).*

1. La Dirección General de Coordinación y Estudios de la Secretaría de Estado de Seguridad tendrá la condición de responsable del tratamiento denominado informes y comprobaciones para acreditaciones y antecedentes.

2. La finalidad del tratamiento es realizar las comprobaciones necesarias en relación con los objetivos de prevención de ilícitos penales y prevenir amenazas graves contra la seguridad pública en instalaciones y eventos públicos. Como consecuencia de estas comprobaciones se emitirán acreditaciones o informes de idoneidad, teniendo en cuenta las previsiones de la legislación específica sobre comprobación de antecedentes personales.

3. En el tratamiento relativo a los informes y comprobaciones para acreditaciones y antecedentes, se podrán tratar, al menos, los datos relativos a la identidad de las personas, datos de contacto, dirección, residencia, datos laborales, sus antecedentes penales y policiales, los datos personales de identidad y contacto de los responsables, gestores y usuarios del fichero del tratamiento.

4. Son destinatarios de los datos los órganos jurisdiccionales del orden penal, el Ministerio Fiscal y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

5. El resultado positivo o negativo de la comprobación se transmitirá a los organismos responsables de la infraestructura de que se trate, así como a los responsables de seguridad de las instalaciones y aquellos a quienes se determinen reglamentariamente.

6. Los destinatarios serán también responsables del tratamiento de los datos que hubiera sido objeto de comunicación.

7. El tratamiento de los datos se realizará de conformidad con la Ley Orgánica 7/2021, de 26 de mayo, de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales."»

JUSTIFICACIÓN

Se incluye la habilitación necesaria para armonizar las medidas de control y seguridad para el acceso del personal a las terminales portuarias, de forma análoga a las aplicables al personal que presta servicios en infraestructuras aeroportuarias.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 19 de noviembre de 2025.—**Mertxe Aizpurua Arzallus**, Portavoz Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 316

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Enmienda de adicción de un nuevo apartado ocho bis en el Artículo uno.

Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre para la incorporación de un nuevo artículo 62 bis en dicha ley.

Apartado ocho bis.

Se añade un nuevo artículo 62 bis

«Art. 62.bis. *Límite de velocidad en aguas de Zona II de los puertos.*

1. Todo tipo de embarcaciones que entren, salgan o transiten en las aguas de la Zona II de los puertos (exterior de las aguas portuarias) deberán navegar a una velocidad máxima de diez (10) nudos para evitar colisiones entre buques y cetáceos en aguas portuarias con consecuencias fatales para estos últimos, así como para contribuir a los esfuerzos por reducir los niveles de ruido submarino y las emisiones de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero y mejorar la seguridad general. A estos efectos, se entenderá por Zona II la definida en el apartado 2.b) del artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

2. A efectos del párrafo anterior las capitanías marítimas, estaciones de practicaje y las autoridades portuarias, según corresponda, modificarán las correspondientes Normas para la Navegación y Seguridad Marítima y las Ordenanzas Portuarias por las que se establece la regulación de las velocidades máximas de navegación en las aguas de un determinado puerto.»

JUSTIFICACIÓN

No es infrecuente que grandes cetáceos entren en las aguas de influencia portuaria. Así por ejemplo el 21 de agosto de 2020, un grupo de rorcuales (Balaenoptera physalus) obligó a detener el tráfico marítimo en el Puerto de Barcelona durante cerca de un par de horas (1) (2). El grupo de cetáceos (3), compuesto de tres adultos y una cría, fue detectado a menos de dos millas de la costa por una embarcación de la Unidad de Playas de la Guardia Urbana que navegaba por la zona, el cual observó cómo los cetáceos se dirigían hacia el interior del puerto de Barcelona. Alertado Salvamento Marítimo, se paralizó el tráfico marítimo en el puerto de Barcelona, para permitir la salida de los animales. Los cetáceos entraron en la zona de grandes buques y allí, los agentes consiguieron revertir el rumbo de los cetáceos y dirigirlos hacia la escollera, donde ya emprendieron la ruta hacia alta mar, unas dos horas más tarde del inicio de su aventura por el puerto.

Lamentablemente, el Puerto de Barcelona no ha sido siempre escenario de noticias con final feliz para estos cetáceos. Hace unos años, un rorcual común falleció tras ser embestido por el carguero surcoreano Hanjin Shipping, que navegaba por aguas próximas a la ciudad de Barcelona. El cetáceo, de 20 metros de largo, quedó

cve: BOCG-15-A-34-3

enganchado en la proa del barco y fue arrastrado durante seis millas hasta llegar al puerto en un estado lamentable. (4)

En concreto, el avistamiento de rorcuales en las proximidades de las costas de Barcelona y otras zonas muy próximas del litoral de Cataluña, Valencia y las Islas Baleares es relativamente frecuente, lo que es una muestra de la importancia de estas aguas para esta especie y otras presentes en la zona. De hecho, a una distancia media de tan solo 38 km de las costas catalana y valenciana, por el oeste, y a unos 13 km de las costas de las islas de Ibiza, Mallorca y Menorca por el este, discurre, paralelamente a estas costas, una franja continua de aguas marítimas de unos 85 km de anchura media y una superficie calculada de 46.385,70 km2, en las que España ejerce soberanía o jurisdicción, el llamado Corredor de Migración de Cetáceos. Este corredor está limitado al norte por la zona del Cabo de Creus, en Gerona, y, al sur, por el Cabo de la Nao, en Alicante. Fue declarado Área Marina Protegida por el Gobierno español en junio de 2018 y posteriormente, en diciembre de 2019, fue incluido en la lista ZEPIM del Convenio de Barcelona.

Como se refleja en varias resoluciones aprobadas por el Acuerdo de Mónaco sobre la conservación de los Cetáceos del Mar Negro, el Mar Mediterráneo y la Zona Atlántica Contigua (ACCOBAMS), la velocidad, más que la forma de los buques o su desplazamiento, es el factor más significativo en las colisiones de cetáceos con barcos

Las conclusiones de los expertos internacionales en esta materia son claras al respecto: el método más eficaz y el único demostrado disponible en la actualidad para reducir las colisiones mortales con cetáceos es la reducción de la velocidad.

En base a las conclusiones de los científicos, se propone establecer una velocidad máxima obligatoria de 10 nudos. Un límite de velocidad de 10 nudos reduciría drásticamente el riesgo de colisión mortal con cetáceos. También reduciría las emisiones de ruido submarino y es una medida eficaz y rentable para lograr reducciones muy significativas de dióxido de carbono (CO2), el principal gas de efecto invernadero, y de contaminantes atmosféricos tóxicos como SOx, NOx y partículas (PM).

ENMIENDA NÚM. 317

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

Texto que se propone:

Enmienda de adicción de un nuevo apartado trece bis en el Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima para la incorporación de un nuevo artículo 78 bis en el Título II, Capítulo II, Sección 2.ª De la documentación de los buques nacionales de dicha ley.

Apartado trece bis. Se añade un nuevo artículo 78 bis:

«Artículo 78 bis. *Plan de Gestión del Ruido Submarino Radiado de los buques mercantes.*

1. Las embarcaciones mercantes de bandera española deberán disponer a bordo de un Plan de Gestión del Ruido Submarino Radiado, elaborado conforme a los principios y orientaciones establecidos en el apartado 5 de las Directrices revisadas de la Organización Marítima Internacional sobre la reducción del ruido

cve: BOCG-15-A-34-3

radiado al agua procedente de los buques (MEPC.1/Circ.906, de 2023), o a las normas internacionales que las sustituyan en el futuro.

2. Dicho plan tendrá por objeto registrar las emisiones de ruido submarino de cada buque en diversas condiciones operativas, por ejemplo, diferentes velocidades, condiciones de carga y trimado, y las medidas técnicas y operativas para su reducción, así como los procedimientos de mantenimiento y verificación correspondientes, integrándolos en el plan de gestión medioambiental y de seguridad del buque y en el sistema de gestión medioambiental y de seguridad de la empresa.

3. Reglamentariamente se determinarán el contenido mínimo del Plan de Gestión del Ruido Submarino Radiado, el proceso de mantenimiento de registros y los tipos y tonelajes de los buques que deben llevarlo, así como los procedimientos de control e inspección por parte de la Administración marítima, utilizando para ello las plantillas para la planificación de la gestión del ruido submarino irradiado que figuran en el Apéndice 3 de las Directrices revisadas de la Organización Marítima Internacional sobre la reducción del ruido irradiado al agua procedente de los buques (MEPC.1/Circ.906, 2023).

4. Los buques que acrediten la implantación efectiva de un Plan de Gestión del Ruido Submarino Radiado y la reducción demostrable de sus emisiones acústicas podrán acceder a incentivos o bonificaciones portuarias, incluyendo prioridad en el amarre, conforme a lo previsto en el artículo 245.1.a) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.»

JUSTIFICACIÓN

El ruido submarino radiado por los buques constituye una fuente creciente de contaminación acústica marina, reconocida por la comunidad científica y por las principales organizaciones internacionales como un factor de presión sobre la fauna marina y los ecosistemas acústicamente sensibles.

Tal y como establece el Informe medioambiental sobre el transporte marítimo europeo (EMTER) de 2021, realizado conjuntamente por la AEMA y la AESM, entre 2014 y 2019, la energía total acumulada procedente del ruido submarino irradiado aumentó más del doble en aguas de la UE.

A nivel de la Unión Europea, la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva Marco sobre la Estrategia Marina, DMEM). tiene como principal objetivo lograr el Buen Estado Ambiental (BEA) de los mares de Europa para proteger el medio marino y, al mismo tiempo, permitir un uso sostenible de los recursos y servicios marinos. Esto se consigue mediante la aplicación de estrategias marinas que aseguren la conservación de la biodiversidad, la integridad de los ecosistemas y la sostenibilidad de las actividades económicas y sociales relacionadas con el mar.

En ese contexto, el Descriptor 11 de la citada Directiva 2008/56/CE obliga a los Estados miembros a evaluar y mantener los niveles de energía acústica introducida en el medio marino a niveles que no tengan efectos adversos sobre el medio ambiente. Para cumplir con este objetivo la Comisión ha aprobado unos umbrales de ruido continuo e impulsivo que deben ser implementados y adaptados por los Estados Miembros (C/2024/2078). Así pues, la recopilación sistemática de información sobre el ruido submarino continuo —también denominado radiado (underwater radiated noise, URN, en inglés)— generado por el tráfico marítimo constituye una herramienta esencial para cumplir los objetivos de Buen Estado Ambiental del medio marino establecidos en la citada Directiva.

En el ámbito internacional, la Organización Marítima Internacional (OMI), en el marco del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), aprobó en 2023 las Directrices

cve: BOCG-15-A-34-3

revisadas sobre la reducción del ruido radiado al agua procedente de los buques para abordar los efectos adversos en la vida marina (MEPC.1/Circ.906). Dichas directrices actualizan las de 2014 e introducen métodos armonizados de medición y notificación de la huella acústica de los buques, fomentando la adopción de medidas de diseño, operación y mantenimiento orientadas a reducir el ruido submarino. La propuesta de un nuevo artículo 78 bis bajo el Título II, Capítulo II, Sección 2.ª De la documentación de los buques nacionales va en línea sobre todo con el apartado 5 (Planificación de la gestión del ruido submarino radiado (URN)) y el Apéndice 3 (Modelos de plantillas para la planificación de la gestión del ruido submarino radiado) de las Directrices.

Sobre la base del trabajo que la UE ha puesto en marcha en el marco de la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina sobre el ruido submarino, y tal y como se explicita en el Pacto Europeo por el Océano (Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones COM(2025) 281 final, de 5 de junio de 2025) la UE apoya la Coalición de Gran Ambición para un Océano en Silencio (HACQO por sus siglas en inglés), promoviendo soluciones ambiciosas y prácticas que restablezcan el silencio del océano.

De hecho, el pasado 11 de junio de 2025, la Unión Europea en su conjunto formalizó su incorporación a la citada Coalición de Gran Ambición para un Océano en Silencio, cuyo lanzamiento público, en el que España estuvo representada en persona por la Vicepresidenta 3.º del Gobierno y Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Sara Aagesen, tuvo lugar en el marco de la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Océano (UNOC3; Niza, 9 al 13 de junio de 2025). Esta coalición, impulsada por los gobiernos de Canadá y Panamá con el apoyo de diversas ONG internacionales como OceanCare, IFAW, NRDC e EIA, tiene como objetivo trabajar conjuntamente para mitigar la creciente amenaza del ruido submarino y restaurar el paisaje sonoro natural del océano, principalmente en el marco de la OMI.

España, como Estado ribereño con un tráfico marítimo intenso y una extensa red de puertos de interés general, tiene la oportunidad de integrar estas obligaciones internacionales y europeas en su marco jurídico marítimo nacional.

Por ello, se propone la incorporación de un nuevo artículo 78 bis bajo el Título II, Capítulo II, Sección 2.ª De la documentación de los buques nacionales, que establezca la obligación de disponer de un Plan de Gestión del Ruido Submarino Radiado, con arreglo a los estándares técnicos internacionales de la OMI. Esta medida permitirá:

a. Mejorar la información disponible sobre las emisiones acústicas del tráfico marítimo.

b. Facilitar la elaboración de mapas y registros nacionales de ruido submarino coherentes con los programas de seguimiento de las estrategias marinas.

c. Promover la reducción progresiva del ruido generado por los buques mediante incentivos y reconocimientos ambientales.

d. Contribuir a la consecución de los compromisos a nivel europeo e internacional.

Con esta modificación, España se alineará con las mejores prácticas internacionales en materia de sostenibilidad marítima, reforzando su compromiso con la protección del medio marino y con la aplicación efectiva de la Directiva Marco de Estrategia Marina en el marco de la política marítima integrada de la Unión Europea.

Finalmente, la introducción de un nuevo artículo facilita la aplicación de bonificaciones o incentivos portuarios a los buques que acrediten una reducción efectiva de su huella acústica, en línea con los principios de sostenibilidad y eficiencia ambiental del sistema portuario estatal.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 318

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. DOCE. Artículo 92, apartados 3 y 8.

De modificación

Texto que se propone:

Doce. Se modifican los apartados 3 y 8 del artículo 92:

«3. Para que la Autoridad Portuaria autorice la transmisión de una concesión se deberán cumplir, al menos, las siguientes condiciones:

a) Que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.

b) Que el nuevo titular reúna los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión.

c) Que, desde su fecha de otorgamiento, haya transcurrido, al menos, un plazo de dos años. Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria podrá autorizar su transmisión antes de que transcurra dicho plazo, siempre que se hayan ejecutado al menos un 50 por ciento de las obras que, en su caso, hayan sido aprobadas.

d) Que no se originen situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia dentro del puerto, en la prestación de los servicios portuarios o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria, de acuerdo con lo establecido en el apartado 4.

En los supuestos de remate judicial o administrativo, así como en los procedimientos regulados en la ley concursal, el adquirente quedará subrogado en la posición del concesionario, previa autorización de la Autoridad Portuaria.

Todo el que desee participar en el procedimiento de enajenación en estos supuestos deberá solicitar la oportuna autorización a la Autoridad Portuaria, cuya resolución deberá notificarse al interesado en el plazo máximo de 15 días, y sin la cual no se le admitirá en el procedimiento. La autorización se otorgará siempre que el peticionario cumpla los requisitos exigidos al concesionario y la condición señalada en la letra d) anterior. **En todo caso, la autorización será sometida a consulta pública previa y la resolución será publicada.**»

«8. Si los herederos de un concesionario no cumpliesen los requisitos establecidos en este artículo, los nuevos titulares de la concesión deberán transferirla, en el plazo de 12 meses, a un nuevo concesionario que, a estos efectos, no presente limitación alguna.»

JUSTIFICACIÓN

Se incluye la consulta pública previa y el deber de publicar la resolución.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 319

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintiuno. Título I del libro segundo, capítulo I.

De modificación

Texto que se propone:

Veintiuno. Se da nueva redacción al capítulo I del título I del libro segundo:

«CAPÍTULO I

Registros marítimos españoles

[…]

Artículo 253. *Registro Especial de Buques y Registro Especial de Empresas Navieras.*

(.)

8. En materia de jornada laboral y descansos, las relaciones laborales en los buques inscritos en el Registro Especial de Buques se regirán por lo dispuesto en el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo y la legislación laboral española.

El resto de las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial de Buques, se regularán por la legislación que libremente elijan las partes, de conformidad con las normas de la Unión Europea y siempre que se respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo, así como los convenios internacionales suscritos por España. En defecto de acuerdo expreso, se aplicará a los trabajadores no nacionales lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española. **En cualquier caso, se garantizará que se cumplen los convenios colectivos sectoriales y el salario mínimo.**

[…]

JUSTIFICACIÓN

Añadir la garantía de que en cualquier caso, se garantizará que se cumplen los convenios colectivos sectoriales y el salario mínimo.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 320

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Veintinueve. Artículo 263 bis (nuevo).

De modificación

Texto que se propone:

Veintinueve. Se añade un nuevo artículo 263 bis:

«Artículo 263 bis. *Comité Asesor Marítimo.*

[…]

3. La presidencia del Comité Asesor Marítimo corresponde a la Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo y su vicepresidencia a la Dirección General de la Marina Mercante. Asimismo, participarán en el Comité Asesor Marítimo:

a) Un representante con rango de director general o equivalente de cada uno de los ministerios u organismos de la Administración General del Estado con competencia en la materia marítima objeto de consulta o examen.

b) Un representante de cada una de las Comunidades Autónomas con litoral con competencia en la materia marítima objeto de consulta.

c) Hasta seis representantes de asociaciones representativas del sector naval.

d) Hasta seis representantes sindicales y ecologistas.

A la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional corresponderá la función de secretaría del Comité Asesor Marítimo.

(…)»

JUSTIFICACIÓN

Garantizar la presencia sindical y ecologista

ENMIENDA NÚM. 321

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Apartados nuevos

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Apartado treinta bis. Se añade un nuevo artículo 264 bis:

«Artículo 264 bis. *Evaluación y registro del ruido submarino de los buques.*

1. Los puertos de interés general deberán disponer de un sistema de medición destinado a la evaluación de la huella acústica de ruido submarino radiado de las embarcaciones que entren en o salgan de sus aguas portuarias. Las mediciones se realizarán a la velocidad habitual de los buques cuando estén a toda máquina, siempre fuera de la Zona II. La localización exacta será determinada por la Administración marítima, en coordinación con Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, garantizando la adecuada identificación de la huella acústica y atendiendo a criterios de seguridad de la navegación y de compatibilidad con las condiciones locales de operación. La medición será realizada conforme a los métodos y parámetros establecidos en las Directrices revisadas de la Organización Marítima Internacional sobre la reducción del ruido radiado al agua procedente de los buques (MEPC.1/Circ.906, de 2023), o a las normas internacionales que las sustituyan en el futuro.

2. Los buques que accedan a puertos de interés general deberán disponer de una medición actualizada de su huella de ruido submarino radiado, realizada por una sociedad de clasificación de buques reconocida, que deberán comunicar antes de entrar en el puerto; de lo contrario, deberán realizar antes de entrar en el puerto la medición en la instalación del sistema de medición de la huella acústica a que se refiere el apartado 1. Dicha medición se realizará de conformidad con los métodos y parámetros establecidos en las Directrices revisadas de la Organización Marítima Internacional mencionada en el apartado 1 y conforme a los detalles y condiciones que se establezcan reglamentariamente, de acuerdo con lo previsto en el apartado 4 de este artículo".

3. La información derivada de dichas mediciones se integrará en un Registro Nacional de Ruido Submarino Continuo, coordinado por la Dirección General de Marina Mercante en colaboración con Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias de los puertos de interés general, para contribuir a la consecución del buen estado ambiental de las aguas españolas en los que respeta el Descriptor 11.2 (ruido submarino continuo) de la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva Marco sobre la Estrategia Marina, DMEM).

4. Reglamentariamente se determinarán: a) Los tipos de buques sujetos a la obligación de medición y registro. b) Las variables cuyos valores se deberán medir e introducir en el registro, tomando por referencia las incluidas en las Directrices revisadas de la Organización Marítima Internacional sobre la reducción del ruido radiado al agua procedente de los buques (MEPC.1/Circ.906, de 2023). c) La periodicidad y formato de la remisión electrónica de los datos. d) Las aportaciones adicionales de mediciones en virtud de los acuerdos voluntarios que pudieran tener los buques con sociedades de clasificación para medir su huella de ruido submarino radiado. e) Las condiciones de verificación, confidencialidad y uso de la información.

5. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en coordinación con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, podrá establecer incentivos o bonificaciones portuarias, incluyendo prioridad en el amarre, aplicables a los buques que acrediten menores niveles de ruido submarino, de conformidad con los objetivos de sostenibilidad marítima y las recomendaciones internacionales vigentes, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 245.1.a) de esta ley, relativo a las bonificaciones de las tasas de actividad y de utilización.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

El ruido submarino radiado por los buques constituye una fuente creciente de contaminación acústica marina, reconocida por la comunidad científica y por las principales organizaciones internacionales como un factor de presión sobre la fauna marina y los ecosistemas acústicamente sensibles.

Tal y como establece el Informe medioambiental sobre el transporte marítimo europeo (EMTER) de 2021, realizado conjuntamente por la AEMA y la AESM, entre 2014 y 2019, la energía total acumulada procedente del ruido submarino irradiado aumentó más del doble en aguas de la UE.

A nivel de la Unión Europea, la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva Marco sobre la Estrategia Marina, DMEM). tiene como principal objetivo lograr el Buen Estado Ambiental (BEA) de los mares de Europa para proteger el medio marino y, al mismo tiempo, permitir un uso sostenible de los recursos y servicios marinos. Esto se consigue mediante la aplicación de estrategias marinas que aseguren la conservación de la biodiversidad, la integridad de los ecosistemas y la sostenibilidad de las actividades económicas y sociales relacionadas con el mar En ese contexto, el Descriptor 11 de la citada Directiva 2008/56/CE obliga a los Estados miembros a evaluar y mantener los niveles de energía acústica introducida en el medio marino a niveles que no tengan efectos adversos sobre el medio ambiente. Para cumplir con este objetivo la Comisión ha aprobado unos umbrales de ruido continuo e impulsivo que deben ser implementados y adaptados por los Estados Miembros (C/2024/2078). Así pues, la recopilación sistemática de información sobre el ruido submarino continuo —también denominado radiado (underwater radiated noise, URN, en inglés)— generado por el tráfico marítimo constituye una herramienta esencial para cumplir los objetivos de Buen Estado Ambiental del medio marino establecidos en la citada Directiva.

En el ámbito internacional, la Organización Marítima Internacional (OMI), en el marco del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), aprobó en 2023 las Directrices revisadas sobre la reducción del ruido radiado al agua procedente de los buques para abordar los efectos adversos en la vida marina (MEPC.1/Circ.906). Dichas directrices actualizan las de 2014 e introducen métodos armonizados de medición y notificación de la huella acústica de los buques, fomentando la adopción de medidas de diseño, operación y mantenimiento orientadas a reducir el ruido submarino. La propuesta del artículo 264 bis va en línea sobre todo con los apartados 8 (Evaluación y vigilancia) y 9 (Incentivación) de dichas Directrices.

Sobre la base del trabajo que la UE ha puesto en marcha en el marco de la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina sobre el ruido submarino, y tal y como se explicita en el Pacto Europeo por el Océano (Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones COM(2025) 281 final, de 5 de junio de 2025) la UE apoya la Coalición de Gran Ambición para un Océano en Silencio (HACQO por sus siglas en inglés), promoviendo soluciones ambiciosas y prácticas que restablezcan el silencio del océano.

De hecho, el pasado 11 de junio de 2025, la Unión Europea en su conjunto formalizó su incorporación a la citada Coalición de Gran Ambición para un Océano en Silencio, cuyo lanzamiento público, en el que España estuvo representada en persona por la Vicepresidenta 3.º del Gobierno y Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Sara Aagesen, tuvo lugar en el marco de la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Océano (UNOC3; Niza, 9 al 13 de junio de 2025). Esta coalición, impulsada por los gobiernos de Canadá y Panamá con el apoyo de diversas ONG internacionales como OceanCare, IFAW, NRDC e EIA, tiene como objetivo trabajar conjuntamente para mitigar la creciente amenaza del ruido submarino y restaurar el paisaje sonoro natural del océano, principalmente en el marco de la OMI.

cve: BOCG-15-A-34-3

España, como Estado ribereño con un tráfico marítimo intenso y una extensa red de puertos de interés general, tiene la oportunidad de integrar estas obligaciones internacionales y europeas en su marco jurídico marítimo nacional.

Por ello, se propone la incorporación de un nuevo artículo 264 bis en el Título II del Real Decreto Legislativo 2/2011, que establezca la obligación de medición y registro del ruido submarino de los buques que accedan a puertos de interés general, con arreglo a los estándares técnicos internacionales de la OMI. Esta medida permitirá:

a. Mejorar la información disponible sobre las emisiones acústicas del tráfico marítimo.

b. Facilitar la elaboración de mapas y registros nacionales de ruido submarino coherentes con los programas de seguimiento de las estrategias marinas.

c. Promover la reducción progresiva del ruido generado por los buques mediante incentivos y reconocimientos ambientales.

d. Contribuir a la consecución de los compromisos a nivel europeo e internacional.

La creación de un Registro Nacional de Ruido Submarino Continuo, gestionado por la Dirección General de Marina Mercante en coordinación con las Autoridades Portuarias, fortalecerá la cooperación interadministrativa y permitirá disponer de una base de datos compatible con los sistemas europeos de reporte ambiental. Esta base de datos contribuirá de forma muy significativa a la consecución del Buen Estado Ambiental de las aguas españolas en los que respeta el Descriptor 11.2 (ruido submarino continuo) de la antes citada Directiva 2008/56/CE (Directiva Marco sobre la Estrategia Marina.

Con esta modificación, España se alineará con las mejores prácticas internacionales en materia de sostenibilidad marítima, reforzando su compromiso con la protección del medio marino y con la aplicación efectiva de la Directiva Marco de Estrategia Marina en el marco de la política marítima integrada de la Unión Europea.

ENMIENDA NÚM. 322

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se modifica:

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. Treinta y ocho. Título IV del libro segundo.

De modificación

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Treinta y ocho. El título IV del libro segundo del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante pasa a tener la siguiente redacción:

«TÍTULO IV

Tasas

CAPÍTULO I

Normas generales

Artículo 282. *Régimen de las tasas de la Marina Mercante.*

[…]

4. Se establece una bonificación del 100 por ciento de la cantidad de la tasa de que se trate cuando se refiera a alguna actuación o servicio prestado a un buque o embarcación inscrito en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares. **Se exceptúan de esta bonificación aquellas actuaciones o servicios que se presten a dichos buques si estos son explotados con fines lucrativos.**

(…)»

JUSTIFICACIÓN

Excepción de la bonificación del 100 por ciento de aquellas actuaciones o servicios que se presten a dichos buques si estos son explotados con fines lucrativos.

ENMIENDA NÚM. 323

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva. *Reactivación del mecanismo de apoyo para garantizar la competitividad de la industria electrointensiva.*

1. Con efectos desde el 23 de enero de 2025 y hasta el 31 de diciembre de 2025, se aplicará un mecanismo de apoyo a la industria electrointensiva consistente en una reducción en la factura eléctrica del 80 por ciento del coste correspondiente a los peajes de acceso a las redes de transporte y distribución de electricidad aplicables en cada momento.

2. La referida reducción se efectuará tanto sobre los términos de potencia contratada como de los términos de energía activa de los peajes de transporte y distribución de electricidad y en cada uno de los periodos horarios de los segmentos tarifarios aprobados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

cve: BOCG-15-A-34-3

3. Asimismo, dicha reducción será practicada por la empresa distribuidora de energía eléctrica, sobre los costes asociados a los peajes de acceso a las redes de transporte y distribución de electricidad que resulten de aplicación en cada ciclo de facturación correspondiente. En caso de que el consumidor de energía eléctrica tenga contratado directamente con la empresa comercializadora de energía eléctrica el contrato de acceso a la red a través de su contrato de suministro, ésta trasladará dicha reducción al consumidor final en términos idénticos a los fijados para el distribuidor.

Los descuentos consecuencia de esta medida se aplicarán sobre las cantidades a facturar antes de impuestos y deberán recogerse como un concepto separado denominado «descuento en peajes de transporte y distribución de electricidad a la industria electrointensiva».

La primera factura emitida tras la entrada en vigor de este real decreto-ley deberá incorporar de manera separada el descuento en peajes de transporte y distribución de electricidad correspondiente al periodo transcurrido desde el 23 de enero de 2025 hasta la fecha de entrada en vigor de esta disposición bajo la denominación «regularización descuento en peajes de transporte y distribución de electricidad a la industria electrointensiva». La cuantía por descontar será tal que en ningún caso el valor económico de los peajes en cada una de las facturas resulte negativo, en cuyo caso las cantidades remanentes a descontar se aplicarán en los siguientes ciclos de facturación.

4. Lo establecido en los apartados anteriores resultará de aplicación a los consumidores que a la entrada en vigor de este real decreto-ley cuenten con el certificado de consumidor electrointensivo a que hace referencia el capítulo II del Real Decreto 1106/2020, de 15 de diciembre, por el que se regula el Estatuto de los consumidores electrointensivos,

En caso de que la obtención del referido certificado se produzca con posterioridad a la fecha de entrada en vigor de este real decreto-ley, la reducción del coste de peajes de acceso a las redes de transporte y distribución de electricidad surtirá efectos desde la fecha de la emisión de dicha certificación por parte de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa.

La referida reducción resultará de aplicación en tanto no se produzca la pérdida de dicha certificación por alguna de las circunstancias a que se refiere el artículo 9 del Real Decreto 1106/2020, de 15 de diciembre.

5. Al objeto de garantizar el cumplimiento de lo establecido en los apartados anteriores, en el plazo de diez días desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa remitirá a la Dirección General de Política Energética y Minas un listado en formato electrónico con los códigos universales de puntos de suministro (CUPS) y las denominaciones de las empresas de los consumidores que hayan obtenido la certificación de consumidor electrointensivo. Este listado se actualizará con una periodicidad mensual. Aquellas instalaciones que pierdan la consideración de consumidor electrointensivo durante la vigencia de esta medida dejarán de percibir el descuento previsto en el artículo, eliminándose del listado anterior.

Asimismo, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico remitirá a las distribuidoras de energía eléctrica la relación de CUPS del punto de suministro o de la instalación para los que resulte de aplicación la reducción del peaje de acceso, debiéndose notificar a dichas empresas las altas y bajas que se pudieran producir. El listado anterior será igualmente remitido a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, a efectos del adecuado seguimiento de esta medida.

6. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en el ejercicio de sus competencias, velará por el efectivo cumplimiento de lo establecido en este artículo por parte de los distribuidores de energía eléctrica. A tal efecto, estos deberán indicar debidamente y de forma separada a la Comisión aquella parte de

cve: BOCG-15-A-34-3

la facturación correspondiente a la reducción del coste de peajes de acceso referida en los apartados anteriores, incluida la cuantía de la reducción en términos agregados para el conjunto de CUPS sujetos a la reducción, de tal forma que se pueda conocer el alcance de dicha medida en términos de reducción de ingresos de peajes de acceso para el sistema eléctrico.

Asimismo, a los efectos de la realización de las liquidaciones del sistema eléctrico, los descuentos aplicados por las distribuidoras en la facturación de peajes deberán ser declarados por estas a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia como un menor ingreso liquidable en los formatos utilizados a tal fin.

7. A los efectos de compensar la reducción de ingresos en el sistema eléctrico consecuencia de la reducción de peajes prevista en este artículo se aprueba un crédito extraordinario por importe de 250 millones de euros en el presupuesto de la sección 23 «Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico», servicio 03 «Secretaria de Estado de Energía», programa 000X «Transferencia y libramientos internos», concepto 732 «A la CNMC para compensar reducción de ingresos en el sistema eléctrico consecuencia de la reducción de peajes para consumidores electrointensivos».

El crédito extraordinario anterior tendrá la siguiente repercusión en el presupuesto del organismo 302 «Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia» de la sección 27 «Ministerio de Economía, Comercio y Empresa»:

a) En el presupuesto de ingresos, en el subconcepto 701.05 «Para compensar la reducción de ingresos en el sistema eléctrico como consecuencia de la reducción de peajes para consumidores electrointensivos», por importe de 250 millones de euros.

b) En el presupuesto de gastos, en el programa 425A «Normativa y desarrollo energético», concepto 773 «Ayudas para compensar la reducción de ingresos en el sistema eléctrico como consecuencia de la reducción de peajes para consumidores electrointensivos», por importe de 250 millones de euros.

Este crédito extraordinario se financiará de conformidad con lo señalado en el artículo 46 de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.

JUSTIFICACIÓN

Esta es una medida de emergencia. La industria electrointensiva estatal está pasando por serias dificultades vinculadas al precio de la electricidad. Los mecanismos de ajuste han debido de ser reforzado tras el apagón general del 28 de abril, y el «funcionamiento reforzado» ha propiciado un aumento de la factura eléctrica, precisamente debido al aumento del concepto de ajuste. Teniendo en cuenta que en diversos sectores de la industria electrointensiva el coste de la electricidad supone un porcentaje muy alto del coste de producción, los aumentos del precio de la electricidad comprometen seriamente su viabilidad. Recientemente, en la Comisión de Industria del Congreso de los Diputados, el Comité de empresa explicó con detalle las consecuencias del precio de la electricidad en la viabilidad de la empresa. Estos problemas, en algunos casos, se superponen a otros como los cambios en la política arancelaria. Ante esta situación, diversos países europeos como Francia o Alemania vienen activando diferentes mecanismos de compensación y/o ayuda para mantener en pie sectores estratégicos en sus países. En este sentido, el decaído RDL 7/2025 establecía, para el año 2025, un mecanismo de apoyo a la industria electrointensiva consistente en una reducción en la factura eléctrica del 80 por ciento del coste correspondiente a los peajes de acceso a las redes de transporte y distribución de electricidad. Dicho mecanismo de apoyo decayó cuando decayó dicho RDL en votación del Congreso, y esta enmienda pretende recuperarlo al considerar esta medida imprescindible.

cve: BOCG-15-A-34-3

ENMIENDA NÚM. 324

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva. *Modificación del Real Decreto legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las tarifas y la instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas.*

Se modifica la letra A) del apartado 1 de la regla 14.ª de la Instrucción para la aplicación de las Tarifas del Impuesto sobre Actividades Económicas, que queda redactada de la siguiente manera:

«A) Potencia instalada.

Se considera potencia instalada tributable la resultante de la suma de las potencias nominales, según las normas tipificadas, de los elementos energéticos afectos al equipo industrial, de naturaleza eléctrica o mecánica.

No serán, por tanto, computables las potencias de los elementos dedicados a calefacción, iluminación, acondicionamiento de aire, instalaciones anticontaminantes, ascensores de personal, servicios sociales, sanitarios y, en general, todos aquellos que no estén directamente afectos a la producción, incluyendo los destinados a transformación y rectificación de energía eléctrica.

Tampoco se considerarán a estos efectos los hornos y calderas que funcionen a base de combustibles sólidos, líquidos o gaseosos, ni la potencia instalada de los hornos y calderas eléctricos.

La potencia fiscal en función de la cual se obtendrán las cuotas de la industria será el resultado matemático de reducir a kilovatios la totalidad de la potencia instalada computable, utilizando, en su caso, la equivalencia 1 CV = 0,736 kW.

La potencia instalada en bancos de pruebas, plataformas de ensayo y similares se computará por el 10 por 100 de la potencia real instalada.

Los equipos de reserva de las instalaciones fabriles no constituyen elemento tributario cuando se declaren como tales a la Administración tributaria.»

JUSTIFICACIÓN

El Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE) se calcula, entre otros parámetros, en función de la potencia instalada. Para realizar dicho cálculo se descuenta la potencia que corresponda con calefacción, iluminación, aire acondicionado, ascensores, entre otros, y, en particular, tampoco se tiene en cuenta la potencia asociada a las calderas u hornos que funcionen con combustibles sólidos, líquidos o gaseosos.

La Ley que establece esto es de 1990 y este cálculo se definió así dado que en su momento no había uso masivo de calderas eléctricas, por lo que no se estableció que la potencia asociada a las mismas se descontara.

Sin embargo, el momento actual es bastante distinto, dado que las calderas de combustibles fósiles y las calderas eléctricas son ahora sustituibles. De hecho, el PNIEC recientemente publicado contempla el uso de calderas eléctricas con almacenamiento térmico como solución para electrificación para apoyar la producción de calor.

cve: BOCG-15-A-34-3

Por ello, el pago del IAE no debería variar en función de la tecnología (en todo caso favorecer a la electricidad para propiciar la descarbonización de la industria), debiendo modificarse para que se excluyan del cálculo del mismo además de las calderas que funcionen con combustibles sólidos, líquidos o gaseoso, también aquellas que sean eléctricas.

De lo contrario, en algunos ejemplos concretos de sustitución de caldera de gas por caldera eléctrica el impuesto si la caldera es eléctrica puede suponer unas 50 veces lo que supondría el mismo si la caldera se mantiene de gas. Es decir, el IAE penaliza claramente los proyectos descarbonizados, cuando en el momento actual de lo que se trata precisamente es de descarbonizar, lo que en muchos casos pasará por sustituir kW de gas por kW eléctricos.

ENMIENDA NÚM. 325

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se modifica:

Disposición adicional segunda.

De modificación

Texto que se propone:

Nueva disposición adicional.

Disposición adicional nueva. *Modificación del Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos.*

Se modifica el artículo 21.2 del Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos, que queda redactado como sigue:

«2. A estos efectos se define el número de horas equivalentes de funcionamiento de una instalación de producción de energía eléctrica en un periodo determinado como el cociente entre la energía vendida en el mercado en cualquiera de sus formas de contratación en el mismo periodo, expresada en kWh, y la potencia instalada, expresada en kW. En el caso de las instalaciones de cogeneración y de las hibridaciones tipo 3 que incorporen instalaciones de almacenamiento y no realicen autoconsumo se considerará la energía generada en barras de central.

~~A los efectos del cálculo del número de horas equivalentes de funcionamiento no se considerará la energía vendida en el mercado ni, en el caso de las cogeneraciones, la energía generada en barras de central, en aquellas horas durante las cuales los precios de mercado diario de la electricidad son negativos durante todos los periodos de negociación correspondientes a seis horas naturales completas consecutivas o más. Este párrafo no resultará de aplicación a las instalaciones ubicadas en los territorios no peninsulares.~~

~~En aquellas horas no contempladas en el párrafo anterior, se tendrá en cuenta el efecto sobre la generación causado por el proceso para la solución de restricciones técnicas gestionado por el operador del sistema~~.»

cve: BOCG-15-A-34-3

JUSTIFICACIÓN

El párrafo segundo del artículo 21.2 del Real Decreto 413/2014 fue modificado en su momento dando cumplimiento a las Directrices sobre ayudas estatales en materia de protección del medio ambiente y energía 2014-2020, que buscaban desincentivar la producción a precios negativos, y recientemente por el Real Decreto 917/2025, de 15 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos, en la misma dirección que la modificación anterior, con una incorrecta interpretación de las Directrices europeas, pues una cosa es que las horas negativas no obtengan retribución específica y otra muy diferente es que no sean computables para alcanzar los umbrales mínimos de producción como si estas instalaciones no estuvieran cumpliendo con su compromiso de estar en funcionamiento de forma óptima, requisito que cumplen de manera escrupulosa.

Por todo lo dicho, a los efectos de la oportuna aportación de alegaciones a la propuesta de Real Decreto solicitada, consideramos necesaria la supresión del segundo y tercer párrafo del apartado 2 del artículo 21 del Real Decreto 413/2014.

ENMIENDA NÚM. 326

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva. *Se modifica Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre propiedad horizontal.*

Se modifica el primer párrafo del apartado 1 del artículo diecisiete de la Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre propiedad horizontal, que queda redactado como sigue:

«1. La instalación de las infraestructuras comunes para el acceso a los servicios de telecomunicación regulados en el Real Decreto-ley 1/1998, de 27 de febrero, sobre infraestructuras comunes en los edificios para el acceso a los servicios de telecomunicación, o la adaptación de los existentes, así como la instalación de sistemas comunes o privativos, de aprovechamiento de energías renovables, incluyendo la aerotermia y geotermia, o de las infraestructuras necesarias para acceder a nuevos suministros energéticos colectivos, podrá ser acordada, a petición de cualquier propietario, por un tercio de los integrantes de la comunidad que representen, a su vez, un tercio de las cuotas de participación.»

JUSTIFICACIÓN

Inclusión de aerotermia y geotermia en comunidades de vecinos.

El decaído RDL 7/2025 incorporaba una serie de medidas importantes para la electrificación y la descarbonización de la actividad socio económica. Una de ellas era la modificación de la Ley sobre propiedad horizontal para favorecer la implementación de

cve: BOCG-15-A-34-3

sistemas de aerotermia y geotermia. Consideramos importante rescatar algunas de las medidas propuestas en aquel RDL para avanzar en términos de sostenibilidad.

ENMIENDA NÚM. 327

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva. *Se modifica la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.*

Se modifica el apartado cuatro del artículo 4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, que queda redactado como sigue:

«4. Los planes de desarrollo de la red de transporte que se deberán incluir en la planificación, recogerán con el desglose necesario las líneas de transporte, subestaciones y todos aquellos activos de la red de transporte que sea necesario construir, abarcarán periodos de seis años e incluirán criterios y mecanismos de flexibilidad en cuanto a su implementación temporal para adaptarse a la evolución real de la demanda de electricidad, sin perjuicio de su revisión periódica cuando los parámetros y variables que sirvieron de base para su elaboración hubieran variado.

Al menos cada dos años, por acuerdo del Consejo de Ministros, previo trámite de audiencia y previo informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla afectadas, y oído el operador del sistema, se llevará a cabo una modificación de aspectos puntuales de los planes de desarrollo que estén en vigor cuando se produjera alguna o varias de las siguientes situaciones:

a) De acuerdo con los criterios de planificación establecidos, se haya presentado un hecho imprevisto que pudiera afectar de manera significativa a la garantía y seguridad de suministro.

b) Surjan nuevos suministros cuya alimentación por motivos técnicos únicamente pueda realizarse desde la red de transporte y ésta no pudiera realizarse bajo la planificación de la red de transporte vigente.

c) Concurran razones de eficiencia económica del sistema.

d) La construcción de determinadas instalaciones en la red de transporte resulte crítica para la transición energética y la electrificación de la economía y estas no estuvieran contempladas en el instrumento de planificación vigente.

Estas actuaciones podrán ser propuestas por el operador del sistema y gestor de la red de transporte motivando su carácter excepcional.

Los informes señalados anteriormente deberán ser evacuados en un plazo no superior a quince días, y tendrán sentido positivo en caso de no recibirse transcurrido dicho plazo. Asimismo, el trámite de audiencia se realizará por un plazo de quince días.

Adicionalmente, la persona titular del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a propuesta del operador del sistema y previo informe de la

cve: BOCG-15-A-34-3

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, podrá aprobar las adaptaciones de carácter técnico necesarias para la realización de los planes de desarrollo incluidos en la planificación eléctrica. El informe de esa Comisión deberá ser evacuado en un plazo no superior a quince días, y tendrá sentido positivo en caso de no recibirse transcurrido dicho plazo.

La planificación de la red de transporte de energía eléctrica, incluyendo las eventuales revisiones que pudieran realizarse, se llevará a cabo sujetándose al principio de sostenibilidad económica y financiera del sistema eléctrico previsto en el artículo 14 de esta ley y, en todo caso, teniendo en cuenta los límites de inversión anual que se establezcan reglamentariamente por el Gobierno.»

JUSTIFICACIÓN

Las mejoras en la planificación de la red eléctrica, en su planificación, en la flexibilización de la misma, en la capacidad de dar respuesta rápida a las nuevas demandas están estrechamente vinculadas con los objetivos y las disposiciones de la ley de movilidad sostenible. La ley de movilidad sostenible promueve la electromovilidad y, por lo tanto, pretende favorecer el despliegue necesario de redes de recarga. Sin embargo, este despliegue está viéndose limitado, en la realidad, por la disponibilidad de acceso, cuestión que depende sustancialmente de la planificación y el desarrollo de la red eléctrica. La enmienda presentada dota de mayor agilidad tanto a la planificación como a la modificación de la misma.

ENMIENDA NÚM. 328

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva. *Se modifica la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.*

Se introduce un artículo 4 bis en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, con la siguiente redacción:

«Artículo 4 bis. *Mecanismo de planificación de posiciones para alimentación de demanda.*

1. A partir del 1 de octubre de 2025, cada cuatro meses, el operador del sistema remitirá a la Secretaría de Estado de Energía un informe que contendrá un listado de los nudos de la red de transporte donde sea posible introducir posiciones en el plan de desarrollo de la red de transporte al concurrir simultáneamente para cada uno de ellos las siguientes circunstancias:

a) Se hayan recibido solicitudes de demanda susceptibles de ser conectadas a la red de transporte y no haya sido posible atenderlas exclusivamente por la inexistencia de posiciones disponibles.

cve: BOCG-15-A-34-3

b) Exista viabilidad física para poder introducir posiciones adicionales en el plan de desarrollo de la red de transporte vigente en el nudo donde se haya formulado la petición.

c) No supongan incremento de costes de inversión para el sistema más allá de las posiciones que, por la configuración de la subestación, deban ser sufragados por el sistema.

d) Exista capacidad de acceso no otorgada para alimentar la demanda solicitada.

El informe deberá de recoger motivadamente si se dan las circunstancias para incluir en el plan de desarrollo de la red de transporte vigente cada una de las posiciones que recoja el listado.

Para aquellos nudos incluidos en el listado que estén reservados para un concurso de generación, el operador del sistema deberá incluir en este informe si existe alguna posición de entre las planificadas para evacuación de generación susceptible de ser utilizada para la conexión de estas demandas.

2. El mecanismo de planificación de posiciones para alimentación de demanda previsto en el apartado anterior también se aplicará a las peticiones de los distribuidores que sean para atender crecimientos no vegetativos de la demanda. El distribuidor deberá justificar los proyectos de consumo que motiven este incremento no vegetativo de demanda, aportando información detallada al operador del sistema. En este supuesto, no se tendrá en cuenta en la aplicación de la condición c) del apartado 1 el coste de la posición de apoyo a la empresa distribuidora, al ser esta sufragada por el sistema.

3. Una vez recibido el informe anteriormente señalado, en el plazo de dos meses, la persona titular de la Secretaría de Estado de Energía podrá dictar resolución incorporando las posiciones que se consideren necesarias en el plan de desarrollo de la red de transporte, o cambiando la finalidad de las ya previstas o existentes, para la alimentación de aquellos proyectos que hayan demostrado madurez y firmeza, ya sea de forma directa o a través del distribuidor. En ningún caso el número de posiciones incorporado en una subestación por este mecanismo será superior al de una calle de acuerdo con la configuración de la subestación, adicionales a las existentes y a las ya incluidas en el plan de desarrollo de la red de transporte aprobado en virtud de lo previsto en el artículo 4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre.

4. Si existieran nudos donde se hubieran activado concursos de demanda exclusivamente por la inexistencia de posiciones para conectar las peticiones existentes y, una vez modificado el plan de desarrollo de la red de transporte, esta restricción hubiera sido resuelta por este mecanismo, los concursos iniciados se resolverán archivándose por pérdida de objeto y el operador del sistema otorgará las peticiones de acceso y conexión asociadas a los mismos por prelación temporal.

5. En aquellos casos en los que no resulte posible aplicar el mecanismo de planificación de posiciones regulado en este artículo por no ser ampliable la subestación, por no poder incorporarse el número de posiciones necesarias para atender la demanda o por ser necesarias actuaciones adicionales para poder ser atendidas, el operador del sistema deberá analizar si es posible atender dicha demanda mediante el mecanismo previsto en el artículo 4.4 de la presente ley.»

JUSTIFICACIÓN

Las mejoras en la planificación de la red eléctrica, en su planificación, en la flexibilización de la misma, en la capacidad de dar respuesta rápida a las nuevas demandas están estrechamente vinculadas con los objetivos y las disposiciones de la ley de movilidad sostenible. La ley de movilidad sostenible promueve la electromovilidad y,

cve: BOCG-15-A-34-3

por lo tanto, pretende favorecer el despliegue necesario de redes de recarga. Sin embargo, este despliegue está viéndose limitado, en la realidad, por la disponibilidad de acceso, cuestión que depende sustancialmente de la planificación y el desarrollo de la red eléctrica. Esta enmienda se centra en la agilización para la introducción de posiciones en el plan de desarrollo de la red de transporte.

ENMIENDA NÚM. 329

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Disposición adicional nueva. *Se modifica el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.*

Se modifican los artículos 74 y 193 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

«Artículo 74. *Bonificaciones IBI.*

"Las ordenanzas fiscales podrán regular una bonificación de hasta el 50 por ciento de la cuota íntegra del impuesto para los bienes inmuebles en los que se hayan instalado sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol o de la energía ambiente. La aplicación de esta bonificación estará condicionada a que las instalaciones para producción de calor incluyan colectores que dispongan de la correspondiente homologación por la Administración competente. Los demás aspectos sustantivos y formales de esta bonificación se especificarán en la ordenanza fiscal."

Artículo 103. *Gestión tributaria del ICIO.*

"b) Una bonificación de hasta el 95 por ciento a favor de las construcciones, instalaciones u obras en las que se incorporen sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía solar o de la energía ambiente. La aplicación de esta bonificación estará condicionada a que las instalaciones para producción de calor incluyan colectores que dispongan de la correspondiente homologación de la Administración competente.

La bonificación prevista en este párrafo se aplicará a la cuota resultante de aplicar, en su caso"»

JUSTIFICACIÓN

El Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, incluye en sus artículos 74 y 103, sendas bonificaciones en el IBI y en el ICIO, para sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía solar.

cve: BOCG-15-A-34-3

Estas bonificaciones se han venido aplicando hasta la actualidad principalmente a sistemas de aprovechamiento de la energía solar mediante autoconsumo fotovoltaico.

Las instalaciones de aerotermia también son un tipo de autoconsumo puesto que también aprovechan los recursos energéticos renovables gratuitos y abastecen la demanda energética para alcanzar la descarbonización en los sectores de la edificación, del calor y frío o de la industria.

Igual que las placas fotovoltaicas instaladas en un tejado se consideran autoconsumo ya que ciertos kWh provienen del recurso solar, en el caso de una instalación de aerotermia por cada 4 kWh de calor entregados en un hogar o industria, 3 kWh provienen del aire ambiente (energía ambiente).

La Directiva de renovables, establece la energía ambiente como energía renovable: "energía térmica presente de manera natural y la energía acumulada en un ambiente confinado, que puede almacenarse en el aire ambiente (excluido el aire de salida) o en las aguas superficiales o residuales".).

Por ello, toda bonificación aplicable a autoconsumo fotovoltaico debe aplicar también al autoconsumo térmico (aerotermia), puesto que este aprovecha otro tipo de energía, la energía ambiente.

Por ello y para una mayor claridad en la Ley, sería procedente una mejora de la redacción de la Ley, para hacer mención expresa a la energía ambiente y dar mayor seguridad jurídica a su aplicación a las instalaciones de aerotermia.

Existen municipios que están interesados en la aplicación de estas bonificaciones a las instalaciones de autoconsumo térmico (aerotermia) pero que necesitan una mayor seguridad jurídica en la Ley para acometerlo.

ENMIENDA NÚM. 330

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Nueva disposición adicional.

Se modifica la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Se introducen las siguientes modificaciones en el artículo 53. Autorización de instalaciones de transporte, distribución, producción y líneas directas de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre:

Uno. El primer párrafo del apartado 1 queda redactado como sigue:

«1. Para la puesta en funcionamiento de nuevas instalaciones de transporte, distribución, producción, almacenamiento, líneas directas, así como para infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 kW, contempladas en la presente ley o modificación de las existentes se requerirá de las siguientes autorizaciones administrativas:»

Dos. El párrafo de la letra c) del apartado 1 del artículo 53 queda modificado de la siguiente manera:

«c) Autorización de explotación, que permite, una vez ejecutado el proyecto, poner en tensión las instalaciones y proceder a su explotación. Con carácter

cve: BOCG-15-A-34-3

previo a la emisión de la autorización de explotación definitiva, a petición del titular de la instalación podrá extenderse la autorización de explotación provisional para pruebas de la misma. Esta autorización provisional para pruebas será obligatoria para las instalaciones de producción y almacenamiento y potestativa para el resto de las instalaciones.»

Tres. El primer párrafo del apartado 3 pasa a tener la siguiente redacción:

«3. Reglamentariamente se podrá eximir a determinadas instalaciones de producción y de almacenamiento de hasta 500 kW de potencia instalada del régimen de autorizaciones previsto en los apartados 1.a) y 1.b) del presente artículo.»

JUSTIFICACIÓN

El Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica ha establecido medidas para la incorporación ordenada de las instalaciones de producción de origen renovable en el sistema eléctrico, obligando a los promotores a concentrar su desarrollo y ejecución en un periodo de tiempo ajustado, mediante el cumplimiento de determinados hitos.

El artículo 1 de este Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, que determina cinco hitos administrativos, establece que los permisos de acceso y conexión caducarán automáticamente si en un determinado plazo no se han cumplido los hitos definidos. Asimismo, se establece un plazo a computar en meses, bien desde la entrada en vigor del propio Real Decreto-ley, bien desde la obtención del permiso de acceso para los posteriores al 25 de junio de 2020.

Conforme al Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, los titulares de los permisos de acceso para instalaciones de generación de energía eléctrica deben acreditar ante el gestor de la red, en los plazos estipulados al efecto, el cumplimiento del hito correspondiente. En caso contrario, la no acreditación ante el gestor de la red supondrá la caducidad automática de los permisos de acceso y conexión.

El establecimiento de estos hitos ha sido una medida regulatoria eficaz, puesto que se ha conseguido ordenar, fomentar y lanzar el establecimiento de instalaciones renovables.

En este camino de transición, las medidas cautelares judiciales o administrativas tienen prevalencia sobre los hitos administrativos que se aplican para la puesta en servicio de instalaciones de generación renovable con el fin de lograr la protección de otros intereses que podrían se dañados de manera irreversible. Llegados a este extremo, resulta razonable y proporcionado trasladar esa suspensión cautelar de las instalaciones autorizadas a los hitos, con el fin de que el plazo para el cumplimiento de esos hitos tenga en consideración ese tiempo suspendido.

Resulta indudable que el cumplimiento del quinto hito administrativo regulado en el Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, debe suponer que la instalación se encuentra en funcionamiento, vertiendo energía al sistema eléctrico y cumplimiento todos los requisitos exigibles en la normativa que han ido surgiendo a lo largo de los años. Este hecho hace que resulte necesario acometer con carácter urgente la revisión de los artículos relativos a las autorizaciones de explotación del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, contemplado en el Proyecto de Decreto de medidas urgentes de refuerzo del sistema eléctrico

Esta norma recoge, en su régimen de autorizaciones, la existencia de la autorización de explotación. No obstante, el Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos, desarrolla el régimen jurídico y económico de la

cve: BOCG-15-A-34-3

actividad de producción introduciendo la autorización de explotación provisional para pruebas y la autorización de explotación definitiva.

En consecuencia, se propone introducir en el Real Decreto 23/2020, la modificación de la acreditación del 5.º hito vinculada a la autorización de explotación provisional para pruebas.

ENMIENDA NÚM. 331

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Nueva disposición adicional. Modificación del Real Decreto ley 23/20 de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica.

Se modifica el Real Decreto Ley 23/2020 de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica el artículo 1.1.a).5.º, que queda redactado como sigue:

«5.º Obtención de la autorización administrativa de explotación provisional para pruebas: 5 años»

Dos. Se modifica el artículo 1.1.b).5.º, que queda redactado como sigue:

«5.º Obtención de la autorización administrativa de explotación provisional para pruebas: 5 años»

Tres. Se modifica el último párrafo del apartado 1 del artículo 1, que queda redactado como sigue:

«En permisos de acceso otorgados para proyectos de instalaciones de producción de energía eléctrica de tecnología hidráulica de bombeo y las de tecnología eólica marina, los plazos establecidos en este apartado se podrán extender a solicitud del titular sin que en ningún caso el plazo total de vigencia de los permisos supere los 12 años para la tecnología hidráulica de bombeo y los 9 años para la tecnología eólica marina.»

Cuatro. Se añade un apartado 1 bis al artículo 1 con la siguiente redacción:

«1. bis. Si antes del vencimiento de cualquiera de los hitos administrativos establecidos en el presente real decreto-ley, el promotor acredita la existencia de una medida cautelar que suponga la suspensión de la eficacia de las autorizaciones administrativas otorgadas derivada de la interposición de un recurso administrativo o contencioso-administrativo, el cómputo de los plazos establecidos en este artículo quedará suspendido desde la adopción de la suspensión hasta su levantamiento.

cve: BOCG-15-A-34-3

Lo dispuesto en el párrafo anterior también se aplicará cuando la suspensión derive de lo previsto en el apartado 3 del artículo 117 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas.

Esta medida de suspensión del plazo también se aplicará en lo relativo a la obtención de la autorización de explotación definitiva si esta ha sido extendida a petición del promotor al amparo de lo previsto en el artículo 28 del Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, o de cualquier otra norma estatal de rango legal que permita la modificación de los plazos recogidos en el Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio.

La suspensión del cómputo de plazos para la acreditación de los hitos administrativos será acreditada por el promotor ante el gestor de la red que hubiera otorgado el permiso de acceso y conexión y ante el órgano competente en materia de energía que ostenta las competencias para otorgar las autorizaciones administrativas previstas en el artículo 53 de la ley 24/2013, de 26 de diciembre, mediante la remisión de la comunicación del órgano que adoptó la medida cautelar administrativa o judicial, o de certificación si la suspensión resulta de lo dispuesto por el artículo 117.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

De igual modo el promotor, en el plazo de tres meses desde que reciba la notificación del levantamiento de la medida cautelar, deberá comunicar dicha circunstancia a los sujetos anteriormente señalados. La no comunicación en dicho plazo supondrá la caducidad automática de los permisos de acceso y conexión.»

JUSTIFICACIÓN

El Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica ha establecido medidas para la incorporación ordenada de las instalaciones de producción de origen renovable en el sistema eléctrico, obligando a los promotores a concentrar su desarrollo y ejecución en un periodo de tiempo ajustado, mediante el cumplimiento de determinados hitos.

El artículo 1 de este Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, que determina cinco hitos administrativos, establece que los permisos de acceso y conexión caducarán automáticamente si en un determinado plazo no se han cumplido los hitos definidos. Asimismo, se establece un plazo a computar en meses, bien desde la entrada en vigor del propio Real Decreto-ley, bien desde la obtención del permiso de acceso para los posteriores al 25 de junio de 2020.

Conforme al Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, los titulares de los permisos de acceso para instalaciones de generación de energía eléctrica deben acreditar ante el gestor de la red, en los plazos estipulados al efecto, el cumplimiento del hito correspondiente. En caso contrario, la no acreditación ante el gestor de la red supondrá la caducidad automática de los permisos de acceso y conexión.

El establecimiento de estos hitos ha sido una medida regulatoria eficaz, puesto que se ha conseguido ordenar, fomentar y lanzar el establecimiento de instalaciones renovables.

En este camino de transición, las medidas cautelares judiciales o administrativas tienen prevalencia sobre los hitos administrativos que se aplican para la puesta en servicio de instalaciones de generación renovable con el fin de lograr la protección de otros intereses que podrían se dañados de manera irreversible. Llegados a este extremo, resulta razonable y proporcionado trasladar esa suspensión cautelar de las instalaciones autorizadas a los hitos, con el fin de que el plazo para el cumplimiento de esos hitos tenga en consideración ese tiempo suspendido.

Resulta indudable que el cumplimiento del quinto hito administrativo regulado en el Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, debe suponer que la instalación se encuentra en funcionamiento, vertiendo energía al sistema eléctrico y cumplimiento todos los requisitos exigibles en la normativa que han ido surgiendo a lo largo de los años. Este

cve: BOCG-15-A-34-3

hecho hace que resulte necesario acometer con carácter urgente la revisión de los artículos relativos a las autorizaciones de explotación del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, contemplado en el Proyecto de Decreto de medidas urgentes de refuerzo del sistema eléctrico

Esta norma recoge, en su régimen de autorizaciones, la existencia de la autorización de explotación. No obstante, el Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos, desarrolla el régimen jurídico y económico de la actividad de producción introduciendo la autorización de explotación provisional para pruebas y la autorización de explotación definitiva.

En consecuencia, se propone introducir en el Real Decreto 23/2020, la modificación de la acreditación del 5.º hito vinculada a la autorización de explotación provisional para pruebas.

ENMIENDA NÚM. 332

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Nueva disposición adicional. Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Se modifica el Artículo 9 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, que queda redactado como sigue:

«Artículo 9. *Autoconsumo de energía eléctrica.*

3. Las instalaciones de producción no superiores a 500 kW de capacidad de acceso asociadas a modalidades de suministro con autoconsumo con excedentes estarán exentas de la obligación de inscripción en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica. No obstante, las Comunidades Autónomas y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla podrán dar de alta, de oficio, dichas instalaciones en sus respectivos registros administrativos de autoconsumo. Reglamentariamente se establecerá el procedimiento por el Gobierno el procedimiento para la remisión de dicha información al Ministerio para la Transición Ecológica para su incorporación en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica.

4. (…)

Para aquellos sujetos consumidores, en los que la instalación generadora la posea una capacidad de acceso de generación menor de 500 kW que realicen autoconsumo, la inscripción se llevará a cabo de oficio por las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla en sus respectivos registros a partir de la información remitida a las mismas en virtud del Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

5. (…)

Sin perjuicio de lo anterior, reglamentariamente podrán desarrollarse mecanismos de compensación simplificada entre déficits de los autoconsumidores

cve: BOCG-15-A-34-3

y excedentes de sus instalaciones de producción asociadas, que en todo caso estarán limitados a capacidades de acceso de estas no superiores a 500 kW.

6. (…)

Las instalaciones en modalidad de suministro con autoconsumo sin excedentes de hasta 500 kW de capacidad de acceso se someterán exclusivamente a los reglamentos técnicos correspondientes. En particular, las instalaciones de suministro con autoconsumo conectadas en baja tensión se ejecutarán de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.»

JUSTIFICACIÓN

Los autoconsumidores de tamaño medio requieren de un marco más sencillo para la tramitación y liquidación de excedentes de sus autoconsumos. Por eso, actualmente las instalaciones de menos de 100 kW de potencia instalada se benefician de una tramitación simplificada, y pueden acogerse a la modalidad de "compensación simplificada" (una forma simple de liquidar sus excedentes). Sin embargo, este límite de 100 kW de potencia instalada es muy restrictivo ya que deja fuera a muchos autoconsumidores medianos con consumos de hasta 500 kW (puntos de medida tipo 3 según el Artículo 7 del RD 1110/2007 [24]).

Por otro lado, de acuerdo al Boletín de indicadores electricos de abril de 2025 publicado por la CNMC se evidencia que casi el 97 % de los consumidores pertenecen a la tarifa 2.0 TD, tarifa de baja tensión (1 kV), en el año 2024. Sin embargo, la energía consumida por este grupo tarifario hace referencia a aproximadamente el 32 % del total consumido. Por su parte, la energía consumida por los consumidores de la tarifa 6.1TD, la primera de las tarifas de alta tensión (30 kV), corresponde al 30 % de la energía total consumida durante el año pasado, es decir, prácticamente igual que todas las tarifas de baja tensión. No obstante, estos últimos consumidores representan en número menos de un 0,5 %.

Parece razonable pensar entonces que la ampliación del umbral de instalaciones de autoconsumo que pueden aprovechar las ventajas de una tramitación simplificada permitiría disminuir en gran medida la energía consumida por la red. Además, de esta manera, sería más fácil el desarrollo del autoconsumo colectivo, pues se podría compartir hasta el 60 % de la energía actual consumida, si todos estos consumidores se acogiesen a la misma modalidad (modalidad acogida a compensación simplificada). Además, esta medida no supondría un aumento de la carga administrativa debido al bajo número de consumidores acogido a la tarifa (menos del 0,5 %).

Finalmente mencionar que el cambio de «concepto» de capacidad de acceso por potencia instalada, ya se recoge en la Circular 1/2024 de Demanda [20] de la CNMC en su artículo 8.

ENMIENDA NÚM. 333

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

cve: BOCG-15-A-34-3

Texto que se propone:

Nueva disposición adicional. Modificación del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.

Se modifican los siguientes articulos del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica, que quedan redactados como sigue:

«Artículo 3. *Definiciones.*

c) Instalación de producción: Instalación de generación inscrita en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica del Ministerio para la Transición Ecológica, donde se reflejarán las condiciones de dicha instalación, en especial, su respectiva potencia.

[…]

i. Tengan una capacidad de acceso no superior a 500 kW.

ii. Estén asociadas a modalidades de suministro con autoconsumo con o sin almacenamiento.

iii. Puedan inyectar energía excedentaria en las redes de transporte y distribución.

iv. Adicionalmente, también tendrán consideración de instalaciones de producción aquellas formadas por un punto de suministro constituido únicamente por una instalación de almacenamiento.

j) Servicios auxiliares de producción: Los definidos en el artículo 3 del Reglamento unificado de puntos de medida del sistema eléctrico, aprobado por Real Decreto 1110/2007, de 24 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento unificado de puntos de medida del sistema eléctrico.

[…]

i. Sean instalaciones próximas de red interior.

ii. Se trate de instalaciones de generación con tecnología renovable destinadas a para suministrar a uno o más consumidores acogidos a cualquiera de las modalidades de autoconsumo y su capacidad de acceso instalada sea igual o menor de 500 kW.

iii. En cómputo anual, la energía consumida por dichos servicios auxiliares de producción sea inferior al 1 % de la energía neta generada por la instalación.

Artículo 4. *Clasificación de modalidades de autoconsumo.*

1. Se establece la siguiente clasificación de modalidades de autoconsumo:

[…]

b) Modalidad de suministro con autoconsumo con excedentes. Corresponde a las modalidades definidas en el artículo 9.1.b) de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre. En estas modalidades las instalaciones de producción próximas y asociadas a las de consumo podrán, además de suministrar energía para autoconsumo, inyectar energía excedentaria en las redes de transporte y distribución. Se considerará también dentro de esta modalidad a los sistemas de almacenamiento distribuido próximos y/o asociados a instalaciones de consumo, que podrán inyectar energía a la red, independientemente de la existencia de una instalación de generación asociada. En estos casos existirán dos tipos de sujetos de los previstos en el artículo 6 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, que serán el sujeto consumidor y el productor.

Las instalaciones de generación que sean instalaciones de almacenamiento distribuido deberán cumplir con los requisitos aplicables a cada modalidad de

cve: BOCG-15-A-34-3

autoconsumo conforme a lo previsto en el presente real decreto para poder acogerse a ellas.

2. La modalidad de suministro con autoconsumo con excedentes, se divide en:

a) Modalidad con excedentes acogida a compensación: Pertenecerán a esta modalidad, aquellos casos de suministro con autoconsumo con excedentes en los que voluntariamente el consumidor y el productor opten por acogerse a un mecanismo de compensación de excedentes, así como aquellos supuestos en los que el titular de una instalación de almacenamiento no asociadas a instalaciones de autoconsumo opte por acogerse a dicho mecanismo. Esta opción solo será posible en aquellos casos en los que se cumpla con todas las condiciones que seguidamente se recogen:

i. La fuente de energía primaria sea de origen renovable.
ii. La capacidad de acceso de las instalaciones de producción asociadas no sea superior a 500 kW.

Artículo 8. *Contratos de acceso en las modalidades de autoconsumo.*

1. (…) Sin perjuicio de lo anterior, para aquellos sujetos consumidores,en los que la instalación generadora posea una capacidad de acceso igual o menor de 500 kW, que realicen autoconsumo, la modificación del contrato de acceso será realizada por la empresa distribuidora a partir de la documentación remitida por las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla a dicha empresa como consecuencia de las obligaciones contenidas en el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

Artículo 16 bis. *Definición del término de descuento por retardo en activación de autoconsumo.*

1. Para los consumidores que deseen realizar autoconsumo con excedentes y siempre que la instalación de producción asociada tenga una capacidad de acceso igual o menor de 500 kW, el tiempo de activación del autoconsumo no podrá superar los dos meses.

Por tiempo de activación se entenderá el tiempo transcurrido desde el día en que la empresa distribuidora de energía eléctrica recibe la documentación necesaria para la realización de la modificación del contrato de acceso prevista en el artículo 8 del presente real decreto hasta el momento en que recibe la comunicación de que ya puede iniciar vertidos a la red y éstos se consideran en la facturación. Se debe definir también qué se considera "documentación necesaria" en el caso de los autoconsumos individuales y colectivos.

Se establecerá también un régimen sancionador a las empresas gestoras de la red, en función de los kWh, o de los días durante los cuales se impide la inyección a la red (o el autoconsumo en el caso de los autoconsumos colectivos), cuando esta realice un incumplimiento de plazos.

Artículo 20. *Inscripción en el registro administrativo de autoconsumo de energía eléctrica.*

1. Aquellos sujetos consumidores que realicen autoconsumo en los que la instalación de generación posea una capacidad de acceso de generación menor de 500 kW, la inscripción en el registro de autoconsumo se llevara a cabo de oficio por las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla en sus respectivos registros a partir de la información remitida a las mismas en virtud del Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión.

cve: BOCG-15-A-34-3

5. La Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio para la Transición Ecológica incorporará en el registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica aquellas instalaciones de producción no superiores a 500 kW de capacidad de acceso asociadas a modalidades de suministro con autoconsumo con excedentes con base en la información procedente del registro administrativo de autoconsumo de energía eléctrica.»

JUSTIFICACIÓN

Los autoconsumidores de tamaño medio requieren de un marco más sencillo para la tramitación y liquidación de excedentes de sus autoconsumos. Por eso, actualmente las instalaciones de menos de 100 kW de potencia instalada se benefician de una tramitación simplificada, y pueden acogerse a la modalidad de «compensación simplificada» (una forma simple de liquidar sus excedentes). Sin embargo, este límite de 100 kW de potencia instalada es muy restrictivo ya que deja fuera a muchos autoconsumidores medianos con consumos de hasta 500 kW (puntos de medida tipo 3 según el Artículo 7 del RD 1110/2007 [24]).

Por otro lado, de acuerdo al «Boletín de Indicadores Eléctricos» de abril de 2025 publicado por la CNMC se evidencia que casi el 97 % de los consumidores pertenecen a la tarifa 2.0 TD, tarifa de baja tensión (1 kV), en el año 2024. Sin embargo, la energía consumida por este grupo tarifario hace referencia a aproximadamente el 32 % del total consumido. Por su parte, la energía consumida por los consumidores de la tarifa 6.1TD, la primera de las tarifas de alta tensión (30 kV), corresponde al 30 % de la energía total consumida durante el año pasado, es decir, prácticamente igual que todas las tarifas de baja tensión. No obstante, estos últimos consumidores representan en número menos de un 0,5 %.

Parece razonable pensar entonces que la ampliación del umbral de instalaciones de autoconsumo que pueden aprovechar las ventajas de una tramitación simplificada permitiría disminuir en gran medida la energía consumida por la red. Además, de esta manera, sería más fácil el desarrollo del autoconsumo colectivo, pues se podría compartir hasta el 60 % de la energía actual consumida, si todos estos consumidores se acogiesen a la misma modalidad (modalidad acogida a compensación simplificada). Además, esta medida no supondría un aumento de la carga administrativa debido al bajo número de consumidores acogido a la tarifa (menos del 0,5 %).

Finalmente mencionar que el cambio de «concepto» de capacidad de acceso por potencia instalada, ya se recoge en la Circular 1/2024 de Demanda [20] de la CNMC en su artículo 8.

ENMIENDA NÚM. 334

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

«Nueva disposición adicional. Se modifica el Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica.

cve: BOCG-15-A-34-3

Modificación del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica.

Artículo 10. *Inicio del procedimiento.*

1. Los sujetos referidos en el párrafo a) del apartado 1 del artículo 2 que estén obligados a obtener un permiso de acceso y conexión, de conformidad con lo previsto en el artículo 4 de este real decreto, deberán presentar al gestor de la red a la que deseen conectarse una solicitud para la obtención de los permisos de acceso y de conexión. En el caso de los permisos de acceso y de conexión para las instalaciones de generación de más de 500 kW de capacidad de acceso, las solicitudes deberán efectuarse para un nudo o tramo de línea concreto de la red.

Artículo 23. *Garantías económicas necesarias para la tramitación de los procedimientos de acceso y conexión de instalaciones de generación de electricidad.*

2. Quedarán exentas de la presentación de la garantía a la que se refiere el apartado anterior, las siguientes instalaciones:

a) Las que, de acuerdo con el artículo 17 de este real decreto, están exentas de obtener permisos de acceso y conexión.

b) Las asociadas a una modalidad de autoconsumo con excedentes de capacidad de acceso no superior a 500 kW, salvo que formen parte de una agrupación cuya potencia sea superior a 1 MW, de acuerdo con la definición de agrupación establecida en el artículo 7 del Real Decreto 413/2014, de 6 de junio.»

JUSTIFICACIÓN

Los autoconsumidores de tamaño medio requieren de un marco más sencillo para la tramitación y liquidación de excedentes de sus autoconsumos. Por eso, actualmente las instalaciones de menos de 100 kW de potencia instalada se benefician de una tramitación simplificada, y pueden acogerse a la modalidad de «compensación simplificada» (una forma simple de liquidar sus excedentes). Sin embargo, este límite de 100 kW de potencia instalada es muy restrictivo ya que deja fuera a muchos autoconsumidores medianos con consumos de hasta 500 kW (puntos de medida tipo 3 según el Artículo 7 del RD 1110/2007 [24]).

Por otro lado, de acuerdo al «Boletín de Indicadores Eléctricos» de abril de 2025 publicado por la CNMC se evidencia que casi el 97 % de los consumidores pertenecen a la tarifa 2.0 TD, tarifa de baja tensión (1 kV), en el año 2024. Sin embargo, la energía consumida por este grupo tarifario hace referencia a aproximadamente el 32 % del total consumido. Por su parte, la energía consumida por los consumidores de la tarifa 6.1TD, la primera de las tarifas de alta tensión (30 kV), corresponde al 30 % de la energía total consumida durante el año pasado, es decir, prácticamente igual que todas las tarifas de baja tensión. No obstante, estos últimos consumidores representan en número menos de un 0,5 %.

Parece razonable pensar entonces que la ampliación del umbral de instalaciones de autoconsumo que pueden aprovechar las ventajas de una tramitación simplificada permitiría disminuir en gran medida la energía consumida por la red. Además, de esta manera, sería más fácil el desarrollo del autoconsumo colectivo, pues se podría compartir hasta el 60 % de la energía actual consumida, si todos estos consumidores se acogiesen a la misma modalidad (modalidad acogida a compensación simplificada). Además, esta medida no supondría un aumento de la carga administrativa debido al bajo número de consumidores acogido a la tarifa (menos del 0,5 %).

cve: BOCG-15-A-34-3

Finalmente mencionar que el cambio de «concepto» de capacidad de acceso por potencia instalada, ya se recoge en la Circular 1/2024 de Demanda [20] de la CNMC en su artículo 8.

ENMIENDA NÚM. 335

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Disposición adicionales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

Nueva disposición adicional. Se modifica la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Se modifica el artículo 162, que queda redactado como sigue:

«Artículo 162. *Nacionalidad de las dotaciones.*

El capitán y el primer oficial de cubierta de los buques nacionales podrá ser de cualquier nacionalidad, salvo en los supuestos en que se establezca por la Administración Marítima que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades.

A estos efectos, los nacionales de terceros Estados que sean familiares de un ciudadano de la Unión Europea o de un nacional de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo se asimilarán a éstos, siempre que cumplan con los requisitos que se establezcan reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Se modifica el artículo con la intención de acabar con la discriminación que conlleva el propio artículo requiriendo la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo para poder acceder al puesto de capitán o primer oficial.

ENMIENDA NÚM. 336

Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición

Texto que se propone:

«Nueva disposición final. Modificación del anexo I del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido

cve: BOCG-15-A-34-3

de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que queda redactado en los siguientes términos:

Son puertos de interés general y por lo tanto, y de acuerdo con el artículo 149.1.20.a de la Constitución Española, competencia exclusiva de la Administración del Estado, los siguientes:

1. Santander en Cantabria.
2. Gijón-Musel y Avilés en Asturias.
3. San Cibrao, Ferrol y su ría, A Coruña, Vilagarcía de Arousa y su ría, Marín y ría de Pontevedra y Vigo y su ría, en Galicia.
4. Huelva, Sevilla y su ría, Cádiz y su bahía (que incluye el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezuela y Puerto Sherry), Tarifa, Bahía de Algeciras, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.
5. Ceuta y Melilla.
6. Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras) en Murcia.
7. Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto y Castellón en la Comunidad Valenciana.
8. Tarragona y Barcelona en Cataluña.
9. Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina en Illes Balears.
10. Arrecife, Puerto Rosario, La Hondura, Las Palmas (que incluye el de Salinetas y el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (que incluye el de Granadilla), Los Cristianos, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca en Canarias.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora tecnica.

cve: BOCG-15-A-34-3

ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

Exposición de motivos

— Enmienda núm. 5, de la Sra. Valido García (GMx).
— Enmienda núm. 225, del G.P. Popular en el Congreso.

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Uno. Artículo 6, apartado 1, letra f).

— Enmienda núm. 166, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Letras e) y f).

Dos. Artículo 8.

— Enmienda núm. 207, del Sr. Rego Candamil (GMx).

Tres. Artículo 9.

— Enmienda núm. 208, del Sr. Rego Candamil (GMx).

Cuatro. Artículo 10.

— Enmienda núm. 32, del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 47, del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 149, del G.P. Republicano.
— Enmienda núm. 209, del Sr. Rego Candamil (GMx).
— Enmienda núm. 210, del Sr. Rego Candamil (GMx).
— Enmienda núm. 211, del Sr. Rego Candamil (GMx).

Cinco. Artículo 18, apartado 1, letra e).

— Enmienda núm. 114, del G.P. Republicano.
— Enmienda núm. 167, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
— Enmienda núm. 168, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Letra g).

Seis. Artículo 30, apartado 7.

— Enmienda núm. 212, del Sr. Rego Candamil (GMx).
— Enmienda núm. 66, del G.P. Plurinacional SUMAR, Apartados 1 a 6.
— Enmienda núm. 165, del G.P. VOX, Apartados 1 a 6.
— Enmienda núm. 171, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Apartado 2, letras d) y e), y apartado 7.
— Enmienda núm. 115, del G.P. Republicano, Apartado 5, letra ñ) y apartado 7.

Siete. Artículo 35, apartados 1 y 2.

— Enmienda núm. 95, del G.P. Junts per Catalunya.
— Enmienda núm. 119, del G.P. Republicano, Apartado 1.
— Enmienda núm. 172, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

Ocho. Artículo 56, apartado 2.

— Enmienda núm. 226, del G.P. Popular en el Congreso.

Nueve. Artículo 69, apartado 4, letra g) y apartado 6.

— Enmienda núm. 176, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
— Enmienda núm. 177, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Apartado 7 nuevo.

cve: BOCG-15-A-34-3

— Enmienda núm. 223, del Sr. Rego Candamil (GMx), Apartados nuevos.

Diez. Artículo 77, apartado 2, segundo párrafo.

— Sin enmiendas.

Once. Artículo 81, apartado 3.

— Enmienda núm. 78, del G.P. Junts per Catalunya.
— Enmienda núm. 116, del G.P. Republicano.

Doce. Artículo 92, apartados 3 y 8.

— Enmienda núm. 318, del G.P. EH Bildu.

Trece. Artículo 96, letra b).

— Sin enmiendas.

Catorce. Artículo 102.

— Sin enmiendas.

Quince. Artículo 137, apartado 7.

— Enmienda núm. 253, del G.P. Socialista.

Dieciséis. Artículo 138, apartado 3.

— Enmienda núm. 213, del Sr. Rego Candamil (GMx).

Diecisiete. Artículo 162.

— Sin enmiendas.

Dieciocho. Artículo 175, letras a) y c).

— Enmienda núm. 79, del G.P. Junts per Catalunya.
— Enmienda núm. 214, del Sr. Rego Candamil (GMx).

Diecinueve. Artículo 189.

— Enmienda núm. 80, del G.P. Junts per Catalunya.

Veinte. Artículo 240, apartado 1, letras d) y e).

— Sin enmiendas.

Veintiuno. Título I del libro segundo, capítulo I.

— Enmienda núm. 215, del Sr. Rego Candamil (GMx), (supresión).
— Enmienda núm. 33, del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 34, del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 35, del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 36, del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 154, del G.P. Republicano.
— Enmienda núm. 51, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 251.
— Enmienda núm. 227, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 251.
— Enmienda núm. 254, del G.P. Socialista, Artículo 251, apartados 2 y 7.
— Enmienda núm. 187, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 252.
— Enmienda núm. 228, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 253.
— Enmienda núm. 4, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 253, apartado 6.

cve: BOCG-15-A-34-3

— Enmienda núm. 256, del G.P. Socialista, Artículo 253, apartado 7.
— Enmienda núm. 255, del G.P. Socialista, Artículo 253, apartado 8.
— Enmienda núm. 319, del G.P. EH Bildu, Artículo 253, apartado 8.

Veintidós. Título I del libro segundo, capítulol II.

— Enmienda núm. 37, del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 229, del G.P. Popular en el Congreso.
— Enmienda núm. 257, del G.P. Socialista, Apartado 3.

Veintitrés. Artículo 256, apartado 1.

— Enmienda núm. 38, del G.P. Plurinacional SUMAR.

Veinticuatro. Artículo 257, apartado 1.

— Enmienda núm. 39, del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 81, del G.P. Junts per Catalunya.
— Enmienda núm. 230, del G.P. Popular en el Congreso.
— Enmienda núm. 258, del G.P. Socialista, Artículo 251, apartado 1.

Veinticinco. Título I del libro segundo, capítulo V.

— Enmienda núm. 70, del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 231, del G.P. Popular en el Congreso, Apartado 2.
— Enmienda núm. 259, del G.P. Socialista, Apartado 2.

Veintiséis. Artículo 259, apartado 3.

— Sin enmiendas.

Veintisiete. Título I del libro segundo, capítulos VII y VIII.

— Enmienda núm. 40, del G.P. Plurinacional SUMAR.

Veintiocho. Artículo 263, letras b), f) e i).

— Enmienda núm. 188, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Letra b).

Veintinueve. Artículo 263 bis (nuevo).

— Enmienda núm. 41, del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 156, del G.P. Republicano.
— Enmienda núm. 189, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
— Enmienda núm. 320, del G.P. EH Bildu, Apartado 3.

Treinta. Artículo 264, apartado 2, letra b) y apartado 4.

— Enmienda núm. 190, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Apartados 1 a 5.

Treinta y uno. Artículo 266, apartado 1.

— Sin enmiendas.

Treinta y dos. Artículo 268, apartados 2, 3 y 4.

— Sin enmiendas.

Treinta y tres. Artículo 275, apartado 2.

— Enmienda núm. 216, del Sr. Rego Candamil (GMx), (supresión).
— Enmienda núm. 43, del G.P. Plurinacional SUMAR.

cve: BOCG-15-A-34-3

— Enmienda núm. 191, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

Treinta y cuatro. Artículo 276.

— Enmienda núm. 217, del Sr. Rego Candamil (GMx), (supresión).

Treinta y cinco. Artículo 227.

— Sin enmiendas.

Treinta y seis. Artículo 278.

— Sin enmiendas.

Treinta y siete. Artículo 281.

— Sin enmiendas.

Treinta y ocho. Título IV del libro segundo.

— Enmienda núm. 44, del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 82, del G.P. Junts per Catalunya.
— Enmienda núm. 218, del Sr. Rego Candamil (GMx), Artículo 282.
— Enmienda núm. 322, del G.P. EH Bildu, Artículo 282, apartado 4.
— Enmienda núm. 260, del G.P. Socialista, Artículo 284, apartado 4, letra i).
— Enmienda núm. 261, del G.P. Socialista, Artículo 288, apartado 2.
— Enmienda núm. 262, del G.P. Socialista, Artículo 289, apartado 2.
— Enmienda núm. 263, del G.P. Socialista, Artículo 290, apartado 2.
— Enmienda núm. 264, del G.P. Socialista, Artículo 291, apartado 2.

Treinta y nueve. Artículo 302, apartado 2.

— Sin enmiendas.

Cuarenta. Artículo 304, apartado 3.

— Enmienda núm. 16, de la Sra. Valido García (GMx).
— Enmienda núm. 232, del G.P. Popular en el Congreso.
— Enmienda núm. 266, del G.P. Socialista, Apartados 1 a 11.

Cuarenta y uno. Artículo 306, apartado 3, letra b).

— Sin enmiendas.

Cuarenta y dos. Artículo 307, apartado 2, letras a), b), h), l) n), ñ) y o), p) y q) (nuevas), y apartado 3, letras i), j), k),n), ñ), p) y r) y s) (nuevas).

Cuarenta y dos. Artículo 307, apartado 2, letras a), b), h), l) n), ñ) y o), p) y q) (nuevas), y apartado 3, letras i), j), k),n), ñ), p) y r) y s) (nuevas). (Continuación)

— Enmienda núm. 157, del G.P. Republicano.
— Enmienda núm. 267, del G.P. Socialista, Apartado 2, letra o) y apartado 6 (nuevo).
— Enmienda núm. 268, del G.P. Socialista, Apartado 2, letra o).
— Enmienda núm. 56, del G.P. Plurinacional SUMAR, Apartado 5.

Cuarenta y tres. Artículo 308, apartado 2, letra f) y apartado 3, letras b), c) y d).

— Enmienda núm. 45, del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 158, del G.P. Republicano.
— Enmienda núm. 57, del G.P. Plurinacional SUMAR, Apartados 1 a 5.

cve: BOCG-15-A-34-3

Cuarenta y cuatro. Artículo 310, apartado 2.

— Enmienda núm. 83, del G.P. Junts per Catalunya.
— Enmienda núm. 71, del G.P. Plurinacional SUMAR, Arpatados 1 a 4.

Cuarenta y cinco. Artículo 312, apartados 1 a 3 y 10 a 13, y apartados 14 y 15 (nuevos).

— Enmienda núm. 269, del G.P. Socialista, Apartados 1 a 3.

Cuarenta y seis. Artículo 313, apartado 2 y apartados 3 y 4 (nuevos).

— Sin enmiendas.

Cuarenta y siete. Artículo 315.

— Enmienda núm. 270, del G.P. Socialista, Apartado 1, letras h) e i).

Cuarenta y ocho. Título IV del libro tercero, capítulo II, sección 4.ª

— Enmienda núm. 52, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 317.
— Enmienda núm. 17, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 320, apartado 2.
— Enmienda núm. 84, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo 319.
— Enmienda núm. 233, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 319.
— Enmienda núm. 234, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 320.

Cuarenta y nueve. Título IV del libro tercero, capítulo II, sección 5.ª

— Sin enmiendas.

Cincuenta. Título IV del libro tercero, capítulo II, sección 6.ª

— Enmienda núm. 271, del G.P. Socialista, Artículo 326.

Cincuenta y uno. Disposición adicional decimosexta.

— Sin enmiendas.

Cincuenta y dos. Disposición adicional trigésima cuarta.

— Enmienda núm. 272, del G.P. Socialista.

Cincuenta y tres. Disposición adicional trigésima quinta.

— Sin enmiendas.

Cincuenta y cuatro. Disposición adicional nueva.

— Enmienda núm. 273, del G.P. Socialista.

Cincuenta y cinco. Disposición transitoria undécima.

— Enmienda núm. 274, del G.P. Socialista.

Apartados nuevos.

— Enmienda núm. 162, del G.P. VOX, Artículo 1.
— Enmienda núm. 6, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 5, apartado 4.
— Enmienda núm. 7, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 5, apartado 6.
— Enmienda núm. 285, del G.P. Socialista, Artículo 5, apartado 6.
— Enmienda núm. 242, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 7, letra i).
— Enmienda núm. 286, del G.P. Socialista, Artículo 7, letra i).

cve: BOCG-15-A-34-3

— Enmienda núm. 163, del G.P. VOX, Artículo 11.
— Enmienda núm. 94, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo 24, apartado 2.
— Enmienda núm. 117, del G.P. Republicano, Artículo 24, apartado 2.
— Enmienda núm. 169, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 24, apartado 2.
— Enmienda núm. 164, del G.P. VOX, Artículo 24, apartado 3.
— Enmienda núm. 85, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo 25, letra i) (nueva).
— Enmienda núm. 86, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo 26, letra u) (nueva).
— Enmienda núm. 87, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo 26, apartado nuevo.
— Enmienda núm. 118, del G.P. Republicano, Artículo 26,apartado 1, letra p).
— Enmienda núm. 170, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 26,apartado 1, letra p).
— Enmienda núm. 88, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo 28.
— Enmienda núm. 67, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 34.
— Enmienda núm. 296, del G.P. Socialista, Artículo 37, apartado 2.
— Enmienda núm. 120, del G.P. Republicano, Artículo 38.
— Enmienda núm. 173, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 38, apartado 2.
— Enmienda núm. 243, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 38, apartado 2.
— Enmienda núm. 121, del G.P. Republicano, Artículo 41.
— Enmienda núm. 174, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 41.
— Enmienda núm. 122, del G.P. Republicano, Artículo 46.
— Enmienda núm. 175, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 46.
— Enmienda núm. 305, del G.P. Socialista, Artículo 46, apartado 1.
— Enmienda núm. 53, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 49.
— Enmienda núm. 159, del G.P. Republicano, Artículo 49.
— Enmienda núm. 62, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 57.
— Enmienda núm. 63, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 58.
— Enmienda núm. 224, del Sr. Rego Candamil (GMx), Artículo 58.
— Enmienda núm. 59, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 62 bis.
— Enmienda núm. 316, del G.P. EH Bildu, Artículo 62 bis.
— Enmienda núm. 244, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 64, apartado 3.
— Enmienda núm. 248, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 65, apartado 1.
— Enmienda núm. 72, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 69 bis.
— Enmienda núm. 123, del G.P. Republicano, Artículo 70, apartado 2.
— Enmienda núm. 178, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 70, apartado 2.
— Enmienda núm. 60, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 72.
— Enmienda núm. 77, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 72.
— Enmienda núm. 2, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 72, apartado 1.
— Enmienda núm. 8, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 72, apartado 1.
— Enmienda núm. 124, del G.P. Republicano, Artículo 72, apartado 1.
— Enmienda núm. 179, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 72, apartado 1.
— Enmienda núm. 245, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 72, apartado 1.
— Enmienda núm. 306, del G.P. Socialista, Artículo 72, apartado 1.
— Enmienda núm. 89, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo 72, apartado 1, letra d).
— Enmienda núm. 9, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 72, apartado 3.
— Enmienda núm. 99, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo 72, apartado 3.
— Enmienda núm. 125, del G.P. Republicano, Artículo 72, apartado 3.
— Enmienda núm. 10, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 72, apartado 4.
— Enmienda núm. 304, del G.P. Socialista, Artículo 72, apartado 4.
— Enmienda núm. 11, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 82, apartado 2, letra c).
— Enmienda núm. 297, del G.P. Socialista, Artículo 82, apartado 2, letra c).
— Enmienda núm. 12, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 82, apartado 2, letra d).
— Enmienda núm. 180, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 83, letra a).
— Enmienda núm. 307, del G.P. Socialista, Artículo 83, letra d) (nueva).
— Enmienda núm. 300, del G.P. Socialista, Artículo 85, apartado 1.
— Enmienda núm. 301, del G.P. Socialista, Artículo 86, apartado 3, letra a).
— Enmienda núm. 181, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 90, apartado 3, letra a).

cve: BOCG-15-A-34-3

— Enmienda núm. 48, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 108.
— Enmienda núm. 150, del G.P. Republicano, Artículo 108, apartado 2, letra a).
— Enmienda núm. 151, del G.P. Republicano, Artículo 112, apartado 1.
— Enmienda núm. 182, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 113, apartado 1.
— Enmienda núm. 126, del G.P. Republicano, Artículo 113, apartado 4.
— Enmienda núm. 127, del G.P. Republicano, Artículo 113, apartado 7.
— Enmienda núm. 49, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 114.
— Enmienda núm. 152, del G.P. Republicano, Artículo 114, apartado 1.
— Enmienda núm. 287, del G.P. Socialista, Artículo 126, apartado 2.
— Enmienda núm. 50, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 128 bis.
— Enmienda núm. 153, del G.P. Republicano, Artículo 128 bis.
— Enmienda núm. 100, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo 166 apartado 1.
— Enmienda núm. 128, del G.P. Republicano, Artículo 166 apartado 1.
— Enmienda núm. 298, del G.P. Socialista, Artículo 169, letra c) (nueva).
— Enmienda núm. 299, del G.P. Socialista, Artículo 170, letra g) (nueva).
— Enmienda núm. 183, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 179, apartado 3.
— Enmienda núm. 302, del G.P. Socialista, Artículo 180.
— Enmienda núm. 184, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 181, letra i).
— Enmienda núm. 98, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo 182.
— Enmienda núm. 129, del G.P. Republicano, Artículo 182.
— Enmienda núm. 185, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 182.
— Enmienda núm. 13, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 183.
— Enmienda núm. 130, del G.P. Republicano, Artículo 183.
— Enmienda núm. 303, del G.P. Socialista, Artículo 192.
— Enmienda núm. 309, del G.P. Socialista, Artículo 197, apartado 1, letra j).
— Enmienda núm. 131, del G.P. Republicano, Artículo 199.
— Enmienda núm. 132, del G.P. Republicano, Artículo 208, punto 1.º, letra a).
— Enmienda núm. 308, del G.P. Socialista, Artículo 214.
— Enmienda núm. 54, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 218, apartado 4.
— Enmienda núm. 160, del G.P. Republicano, Artículo 218, apartado nuevo.
— Enmienda núm. 14, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 238, apartado 4.
— Enmienda núm. 90, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo 238, apartado 4.
— Enmienda núm. 15, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 242.
— Enmienda núm. 246, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 245, apartado 1.
— Enmienda núm. 97, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo 245, apartado 3.
— Enmienda núm. 133, del G.P. Republicano, Artículo 245, apartado 3.
— Enmienda núm. 186, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 245, apartado 8.
— Enmienda núm. 321, del G.P. EH Bildu, Artículo 264 bis.
— Enmienda núm. 161, del G.P. Republicano, Artículo 270, apartado 1.
— Enmienda núm. 42, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 273.
— Enmienda núm. 265, del G.P. Socialista, Artículo 294 bis.
— Enmienda núm. 96, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo 295, apartado 3.
— Enmienda núm. 134, del G.P. Republicano, Artículo 295, apartado 3.
— Enmienda núm. 55, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 296.
— Enmienda núm. 194, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 301.
— Enmienda núm. 314, del G.P. Socialista, Artículo 301.
— Enmienda núm. 91, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo 322.
— Enmienda núm. 68, del G.P. Plurinacional SUMAR, Disposición adicional quinta.
— Enmienda núm. 69, del G.P. Plurinacional SUMAR, Disposición adicional duodécima.
— Enmienda núm. 155, del G.P. Republicano, Disposición adicional decimosexta, apartado 8.
— Enmienda núm. 206, del Sr. Rego Candamil (GMx), Disposición adicional trigésima sexta (nueva).

cve: BOCG-15-A-34-3

— Enmienda núm. 18, de la Sra. Valido García (GMx), Disposición adicional trigésima octava (nueva).
— Enmienda núm. 135, del G.P. Republicano, Disposición adicional trigésima octava (nueva).
— Enmienda núm. 192, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Disposición adicional trigésima octava (nueva).
— Enmienda núm. 247, del G.P. Popular en el Congreso, Disposición adicional trigésima octava (nueva).
— Enmienda núm. 193, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Disposición adicional trigésima novena (nueva).
— Enmienda núm. 249, del G.P. Popular en el Congreso, Disposición adicional (nueva).
— Enmienda núm. 250, del G.P. Popular en el Congreso, Disposición adicional (nueva).
— Enmienda núm. 315, del G.P. Socialista, Disposición adicional (nueva).
— Enmienda núm. 19, de la Sra. Valido García (GMx), Disposición transitoria segunda, epígrafe Dos, apartado 1, letra a).
— Enmienda núm. 20, de la Sra. Valido García (GMx), Disposición transitoria duodécima (nueva).
— Enmienda núm. 21, de la Sra. Valido García (GMx), Disposición transitoria decimotercera (nueva).
— Enmienda núm. 310, del G.P. Socialista, Disposición transitoria (nueva).
— Enmienda núm. 311, del G.P. Socialista, Disposición transitoria (nueva).
— Enmienda núm. 312, del G.P. Socialista, Disposición final (nueva).

Artículo dos. Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Uno. Preámbulo, apartado XII.

— Sin enmiendas.

Dos. Índice, título X.

— Sin enmiendas.

Tres. Artículo 8, apartado 3.

— Sin enmiendas.

Cuatro. Artículo 18, apartado 1.

— Sin enmiendas.

Cinco. Artículo 22, apartado 3.

— Sin enmiendas.

Seis. Artículo 33, apartado 1.

— Sin enmiendas.

Siete. Artículo 57.

— Sin enmiendas.

Ocho. Artículo 59, apartado 1.

— Sin enmiendas.

cve: BOCG-15-A-34-3

Nueve. Artículo 65, apartado 2.

— Sin enmiendas.

Diez. Artículo 66, apartado 1.

— Sin enmiendas.

Once. Artículo 69, apartado 3.

— Sin enmiendas.

Doce. Artículo 71, apartados 1 y 3.

— Sin enmiendas.

Trece. Artículo 78.

— Sin enmiendas.

Catorce. Artículo 79.

— Sin enmiendas.

Quince. Artículo 80.

— Enmienda núm. 219, del Sr. Rego Candamil (GMx).

Dieciséis. Artículo 85, apartado 1.

— Sin enmiendas.

Diecisiete. Artículo 88.

— Sin enmiendas.

Dieciocho. Artículo 89.

— Sin enmiendas.

Diecinueve. Artículo 91, apartado 1.

— Sin enmiendas.

Veinte. Artículo 93, apartado 1.

— Sin enmiendas.

Veintiuno. Artículo 95, apartado 1.

— Sin enmiendas.

Veintidós. Artículo 96, apartados 2 y 3.

— Sin enmiendas.

Veintitrés. Artículo 97.

— Sin enmiendas.

Veinticuatro. Artículo 124, apartado 3.

— Enmienda núm. 22, de la Sra. Valido García (GMx).
— Enmienda núm. 235, del G.P. Popular en el Congreso.

cve: BOCG-15-A-34-3

Veinticinco. Artículo 148, apartado 2.

— Sin enmiendas.

Veintiséis. Artículo 196.

— Sin enmiendas.

Veintisiete. Artículo 225, apartado 2.

— Sin enmiendas.

Veintiocho. Artículo 228.

— Sin enmiendas.

Veintinueve. Artículo 276, apartado 3 y apartado 4 (nuevo).

— Sin enmiendas.

Treinta. Artículo 312.

— Sin enmiendas.

Treinta y uno. Artículo 334.

— Sin enmiendas.

Treinta y dos. Artículo 339, apartado 1.

— Sin enmiendas.

Treinta y tres. Artículo 342.

— Sin enmiendas.

Treinta y cuatro. Artículo 353.

— Sin enmiendas.

Treinta y cinco. Artículo 393.

— Sin enmiendas.

Treinta y seis. Artículo 394, apartado 1.

— Enmienda núm. 275, del G.P. Socialista, Apartado 3.

Treinta y siete. Artículo 396, aparado 1, letras a) y c).

— Sin enmiendas.

Treinta y ocho. Artículo 399, apartado 2.

— Sin enmiendas.

Treinta y nueve. Artículo 472, apartado 2.

— Enmienda núm. 236, del G.P. Popular en el Congreso.
— Enmienda núm. 276, del G.P. Socialista.

Cuarenta. Artículo 489, apartado 1.

— Sin enmiendas.

cve: BOCG-15-A-34-3

Cuarenta y uno. Artículo 516.

— Sin enmiendas.

Cuarenta y dos. Título X, capítulo VII (nuevo).

— Enmienda núm. 23, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 525, apartado 4.
— Enmienda núm. 237, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 525, apartados 4 y 5.
— Enmienda núm. 238, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 526.
— Enmienda núm. 24, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 526, apartado 1, letra c).
— Enmienda núm. 25, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 526, apartado 2, letras a) y c) y d) y e) (nuevas).
— Enmienda núm. 277, del G.P. Socialista, Artículo 527, apartado 1, letra c).
— Enmienda núm. 26, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 527, apartado 2.
— Enmienda núm. 239, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 527, apartado 2.
— Enmienda núm. 278, del G.P. Socialista, Artículo 527, apartado 3.
— Enmienda núm. 27, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 528, apartado 1.
— Enmienda núm. 240, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 528, apartado 1.
— Enmienda núm. 28, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 529.
— Enmienda núm. 241, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 529.
— Enmienda núm. 279, del G.P. Socialista, Artículo 529.

Apartados nuevos.

— Enmienda núm. 251, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 11, apartado 2.
— Enmienda núm. 288, del G.P. Socialista, Artículo 29, apartado 3.
— Enmienda núm. 65, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artícutlo 78 bis.
— Enmienda núm. 317, del G.P. EH Bildu, Artículo 78 bis.
— Enmienda núm. 289, del G.P. Socialista, Artículo 83.
— Enmienda núm. 196, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 162.
— Enmienda núm. 290, del G.P. Socialista, Artículo 251.
— Enmienda núm. 252, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo 465.
— Enmienda núm. 92, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo 468.
— Enmienda núm. 291, del G.P. Socialista, Artículo 480.
— Enmienda núm. 292, del G.P. Socialista, Artículo 481, letra a) y letra e) (nueva).
— Enmienda núm. 293, del G.P. Socialista, Artículo 482, apartado 1.
— Enmienda núm. 294, del G.P. Socialista, Artículo 484, apartado 2 y apartado 3 (nuevo).
— Enmienda núm. 295, del G.P. Socialista, Artículo 485.
— Enmienda núm. 313, del G.P. Socialista, Disposición adicional (nueva).
— Enmienda núm. 93, del G.P. Junts per Catalunya, Disposición transitoria segunda.

Disposición adicional primera.

— Enmienda núm. 280, del G.P. Socialista.

Disposición adicional segunda.

— Sin enmiendas.

Disposición adicionales nuevas.

— Enmienda núm. 30, de la Sra. Valido García (GMx).
— Enmienda núm. 58, del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 61, del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 64, del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 106, del G.P. Junts per Catalunya.
— Enmienda núm. 110, del G.P. Junts per Catalunya.

cve: BOCG-15-A-34-3

— Enmienda núm. 113, del G.P. Junts per Catalunya.
— Enmienda núm. 148, del G.P. Republicano.
— Enmienda núm. 195, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
— Enmienda núm. 197, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
— Enmienda núm. 198, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).
— Enmienda núm. 220, del Sr. Rego Candamil (GMx).
— Enmienda núm. 221, del Sr. Rego Candamil (GMx).
— Enmienda núm. 222, del Sr. Rego Candamil (GMx).
— Enmienda núm. 323, del G.P. EH Bildu.

Disposición transitoria única.

— Sin enmiendas.

Disposiciones transitorias nuevas.

— Enmienda núm. 3, de la Sra. Valido García (GMx).

Disposición derogatoria única.

— Sin enmiendas.

Disposición final primera. Modificación de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Disposición final primera. Modificación de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. (Continuación)

— Sin enmiendas.

Disposición final segunda.

— Sin enmiendas.

Disposición final tercera.

— Sin enmiendas.

Disposiciones finales nuevas.

— Enmienda núm. 1, de la Sra. Valido García (GMx), Modificación de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre,General Tributaria.
— Enmienda núm. 29, de la Sra. Valido García (GMx), Modificación de la ley 24/2013, de 26 diciembre, delSector Eléctrico.
— Enmienda núm. 31, de la Sra. Valido García (GMx), Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre,del Sector Eléctrico.
— Enmienda núm. 46, del G.P. Plurinacional SUMAR, Modificación del texto refundido de la Ley Generalde la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto legislativo 8/2015, de 30 de octubre,
— Enmienda núm. 73, del G.P. Plurinacional SUMAR, Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre,del Sector Eléctrico.
— Enmienda núm. 74, del G.P. Plurinacional SUMAR, Modificación del Real Decreto Ley 23/2020, de 23 dejunio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica.
— Enmienda núm. 75, del G.P. Plurinacional SUMAR, Modificación del Real Decreto 917/2025, de 15 deoctubre, por el que se modifica el Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos.

cve: BOCG-15-A-34-3

— Enmienda núm. 76, del G.P. Plurinacional SUMAR, Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

— Enmienda núm. 101, del G.P. Junts per Catalunya, Modificación del Real Decreto 876/2014, de 10 deoctubre, por elque se aprueba el Reglamento General de Costas.

— Enmienda núm. 102, del G.P. Junts per Catalunya, odificación del Real Decreto 875/2014, dd 10 deoctubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo.

— Enmienda núm. 103, del G.P. Junts per Catalunya, Modificación del Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesonales y de competencia de la Marina Mercante.

— Enmienda núm. 104, del G.P. Junts per Catalunya, Modificación del Real Decreto 550/2020, por el que seeterminan las condiciones de seguridad de las actividades de buceo.

— Enmienda núm. 105, del G.P. Junts per Catalunya, Modificación del Real Decreto 973/2009, de 12 dejulio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

— Enmienda núm. 107, del G.P. Junts per Catalunya, Modificacióndel Real Decreto 876/2014, de 10 deoctubre, por el que se aprue ba el Reglamento General de Costas.

— Enmienda núm. 108, del G.P. Junts per Catalunya, Modificación del Real Decreto 876/2014, de 10 deoctubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

— Enmienda núm. 109, del G.P. Junts per Catalunya, Modificación de la Ley 14/1994, de 1 de junio por laque se regulan las empresas de trabajo temporal.

— Enmienda núm. 111, del G.P. Junts per Catalunya, Modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, deprotección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 10 de julio de Costas, de la ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Costas.

— Enmienda núm. 112, del G.P. Junts per Catalunya, Modificación de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre,del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

— Enmienda núm. 136, del G.P. Republicano, Modificación de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, deContratos del Sector Público, por la que se trasponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeoy del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

— Enmienda núm. 137, del G.P. Republicano, Modificación del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, demedidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en elámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.

— Enmienda núm. 138, del G.P. Republicano, Modificación de la ley 14/1994, de 1 de junio, por la que seregulan las empresas de trabajo temporal.

— Enmienda núm. 139, del G.P. Republicano, Modificación del Real Decreto legislativo 1175/1990, de 28 deseptiembre, por el que se aprueban las tarifas y la instrucción del Impu

— Enmienda núm. 140, del G.P. Republicano, Modificación de la ley 49/1960, de 21 de juliio, sobrepropiedad horizontal.

— Enmienda núm. 141, del G.P. Republicano, Modificación de la ley Reguladora de las Haciendas Locales,aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

— Enmienda núm. 142, del G.P. Republicano, Modificación del Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junioi,por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica.

— Enmienda núm. 143, del G.P. Republicano, Modificación de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

cve: BOCG-15-A-34-3

— Enmienda núm. 144, del G.P. Republicano, Modificación de la ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

— Enmienda núm. 145, del G.P. Republicano, Modificación del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre,por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

— Enmienda núm. 146, del G.P. Republicano, Modificación del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por elque se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.

— Enmienda núm. 147, del G.P. Republicano, Modificación del Real Decreto 1183/2020, de 29 dediciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica.

— Enmienda núm. 199, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre,del Sector Eléctrico.

— Enmienda núm. 200, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Modificación de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, delsector de hidrocarburos.

— Enmienda núm. 201, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Modificación del Real Decreto 2487/1994, de 23 dediciembre, por el que se aprueba el Estatuto regulador de las actividades de distribución al por mayor y de distribución al por menor mediante mediante suministros directos a instalaciones fijas, de carburantes y combustibles petrolíferos.

— Enmienda núm. 202, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Modificación de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre,del contrato de transporte terrestre de mercancías.

— Enmienda núm. 203, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Modificación de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, deContratos del Sector Público por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

— Enmienda núm. 204, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Modificacón de la Ley 8/2015, de 21 de mayo, por laque se modifica la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos y por la que se regulan determinadas medidas tributarias y no tributarias en relación con la explotación, investigación y explotación de hidrocarburos.

— Enmienda núm. 205, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

— Enmienda núm. 281, del G.P. Socialista, Modificación de la Ley 11/2022, de 28 de junio, General de Telecomunicaciones.

— Enmienda núm. 282, del G.P. Socialista, Modificación del Real Decreto-Ley 8/2023, de 27 de diciembre,por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos de Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía.

— Enmienda núm. 283, del G.P. Socialista, Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del SectorFerroviario.

— Enmienda núm. 284, del G.P. Socialista, Modificación de la Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pescasostenible e investigación pesquera.

— Enmienda núm. 324, del G.P. EH Bildu, Modificación del Real Decreto legislativo 1175/1990, de 28 deseptiembre, por el que se aprueban las tarifas y la instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas.

— Enmienda núm. 325, del G.P. EH Bildu, Modificación del Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por elque se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, congeneración y residuos.

— Enmienda núm. 326, del G.P. EH Bildu, Modificación de la Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre propiedad horizontal.

— Enmienda núm. 327, del G.P. EH Bildu, Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

— Enmienda núm. 328, del G.P. EH Bildu, Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

cve: BOCG-15-A-34-3

— Enmienda núm. 329, del G.P. EH Bildu, Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 demarzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

— Enmienda núm. 330, del G.P. EH Bildu, Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

— Enmienda núm. 331, del G.P. EH Bildu, Modificación del Real Decreto Ley 23/20, de 23 de junio, por elque se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactiviación económica.

— Enmienda núm. 332, del G.P. EH Bildu, Modificación de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

— Enmienda núm. 333, del G.P. EH Bildu, Modificación del Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el quese regulan las condiciones administrativas, técnicas y económics del autoconsumo de energía eléctrica.

— Enmienda núm. 334, del G.P. EH Bildu, Modificación del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distrubición de energía eléctrica.

— Enmienda núm. 335, del G.P. EH Bildu, Modificación de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

— Enmienda núm. 336, del G.P. EH Bildu, Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 deseptiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La presente publicación recoge la reproducción literal de las enmiendas presentadas en el registro electrónico de la Dirección de Comisiones de la Secretaría General del Congreso de los Diputados.

cve: BOCG-15-A-34-3

Edición electrónica preparada por la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado – https://www.boe.es