



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

IX LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

17 de marzo de 2010

Núm. 24-33

ENMIENDAS

121/000024 Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de marzo de 2010.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

ENMIENDA NÚM. 1

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, a instancia de su Diputado don Joan Herrera i Torres y de su Portavoz Adjunto don Joan Ridao i Martín, al amparo de lo establecido en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente enmienda a la totalidad de devolución al Proyecto de Ley de modi-

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 octubre de 2009.—**Joan Herrera Torres**, Diputado.—**Joan Ridao i Martín**, Portavoz Adjunto del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

A la totalidad

De devolución.

JUSTIFICACIÓN

Para el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya els Verds, el Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general no resuelve de manera efectiva un factor que nuestro grupo parlamentario valora como imprescindible: la consolidación de un modelo portuario descentralizado, dinámico y consensuado con los agentes sociales y económicos implicados que haga posible impulsar un sector productivo de primer orden que, a su vez afecta de manera muy significativa a las economías de sus territorios.

Independientemente, que el Estado pueda transferir o delegar a las administraciones autonómicas mediante

ley orgánica los puertos de titularidad estatal a través del artículo 150.2 de la CE, las esperanzas depositadas en este proyecto normativo venían precedidas por la circunstancia que en el Estatut d'Autonomía de Catalunya finalmente no se pudo incorporar la capacidad de incidencia real y de gestión de las instituciones catalanas en este ámbito, por lo que se esperaba que a través de proyectos legislativos de carácter sectorial como éste, se definiera claramente un mayor grado de autonomía de estas infraestructuras. En este sentido se esperaba que determinados puertos pudieran ser objeto de un marco normativo específico y por consiguiente diferenciado al de la red de puertos del Estado.

Sin embargo, este Proyecto de Ley no hace mención alguna a esta posibilidad, como tampoco a que las Comunidades Autónomas puedan establecer las condiciones económicas y normativas vinculadas con los servicios portuarios. En este sentido, es importante tener presente que el Estatut d'Autonomia de Catalunya en su artículo 140 establece que la Generalitat de Catalunya participa en los organismos de alcance supra-autonómico que ejercen funciones sobre infraestructuras de transporte situadas en Catalunya que son de titularidad estatal, así como en la calificación de interés general de un puerto, aeropuerto u otra infraestructura de transporte situada en Catalunya que requiere el informe previo de la Generalitat. Asimismo, dicho precepto determina que al Govern de Catalunya le corresponde participar en la planificación y programación de puertos y aeropuertos de interés general en los términos que determine la normativa estatal.

Por otra parte, la nueva concepción y diseño de las tasas portuarias dificulta la necesaria capacidad de maniobra comercial de estos entes, lo que afecta a su grado de competitividad. También la definición de las cuantías básicas de las tasas que debe ser reflejada estrictamente en la Ley de Presupuestos conlleva una doble problemática: en primer lugar, la estrategia comercial de cada puerto se verá afectada frente otras infraestructuras portuarias internacionales que gozan de un margen de maniobra del que carecen nuestros puertos, por lo que la elaboración de planes atractivos y competitivos se verá seriamente comprometida. En segundo término, la inmovilidad de su definición (que deberá ser anual) impide poder dar respuesta inmediata a acontecimientos y realidades comerciales puntuales, por lo que difícilmente se podrán establecer bonificaciones efectivas y de acorde con los escenarios cambiantes del mercado. A ello, hay de añadir que el establecimiento de las tasas de cada puerto depende de la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado y por tanto de las distintas coyunturas políticas.

Por último, cabe destacar que pese a lo acordado el 30 de septiembre de 2005 con los agentes sociales más significativos del sector sobre la manipulación de mercancías y sobre los que incluso existen documentos de Puertos del Estado, el presente texto no recoge lo acordado en su momento, poniendo de manifiesto no solo la falta de

cumplimiento a los compromisos alcanzados sino también la no previsión de posibles conflictos laborales en un ámbito que como ya se ha mencionado tiene un valor estratégico para nuestra economía fundamental.

En definitiva, la ausencia de previsión de un régimen especial reglamentado por las Comunidades Autónomas, la falta de consenso social, y la excesiva fiscalización de Puertos del Estado en diferentes materias de gestión portuaria nos obliga a presentar esta enmienda a la totalidad.

ENMIENDA NÚM. 2

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta una enmienda de totalidad al Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de octubre de 2009.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

A la totalidad

Exposición de motivos

La actual redacción del Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003 deja a las Autoridades Portuarias con poco margen para aplicar la autonomía de gestión señalada en la exposición de motivos. El texto introduce elementos excesivamente reglamentistas que incrementan los trámites administrativos y burocráticos de la gestión de los puertos.

El texto del Proyecto de Ley otorga una capacidad real de competir entre las distintas Autoridades Portuarias, sino que cualquier iniciativa en este sentido debería descansar en la autorización previa de Puertos del Estado que se reserva la facultad de aprobar planes, proyectos, presupuestos y cualesquiera instrumentos que, con aquella finalidad, pudieran elaborar las Autoridades Portuarias. Tampoco deja margen para la competencia interportuaria ni capacidad para facilitar una política tarifaria diferenciada en función de la dimen-

sión, necesidades y oportunidades de cada uno de los Puertos. Todo ello queda encorsetado en un absurdo, poco moderno y menos operativo sistema de tasas, demasiado continuista con el existente hasta la fecha y que ha generado un sinfín de reclamaciones administrativas y contenciosas que dificultan en extremo la operativa financiera de los Puertos.

Además, el Proyecto de Ley pretende confirmar que la participación de las Comunidades Autónomas ya está suficientemente garantizada en el modelo actual y por ello no introduce ninguna modificación positiva para avanzar en el pleno ejercicio de la autonomía de los puertos. En pleno debate sobre esta cuestión, el Proyecto cierra definitivamente cualquier posibilidad a una mayor integración de los Puertos y de sus Autoridades Portuarias en el régimen jurídico autonómico.

Las Comunidades Autónomas participan en el nombramiento de buena parte de los miembros de las Autoridades Portuarias, pero sin que se les permita otra cosa que administrar —a través de éstas— lo que la Ley de Puertos señala. No pueden gestionar los Puertos sin someterse a una total, estricta y cada vez más detallista intervención del Organismo estatal de Puertos del Estado. Las Comunidades Autónomas no pueden adaptar los principios de la Ley a su realidad ni al ámbito territorial que deben servir. Las Autoridades Portuarias han devenido un apéndice de Puertos del Estado que, por esta vía, se convierte en un órgano administrativo excepcional que se superpone al orden jerárquico constitucional, en la medida en que se impone directamente a las instituciones autonómicas.

Ni las Autoridades Portuarias cuentan con autonomía de gestión, ni las Comunidades Autónomas tienen intervención alguna de carácter normativo o reglamentario en la ordenación de los Puertos de interés general ubicados en su ámbito territorial. La autonomía no la define el hecho de que en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley se la mencione como ambición de la misma; la autonomía resulta del contenido normativo de la Ley y, en ésta, nada la hace ni viable ni operativa.

Hasta tal punto es ello cierto que incluso resultaría irrelevante dotar a las Autoridades Portuarias de una mayor presencia o participación de las Comunidades Autónomas en su administración. Con más o menos presencia, nada cambiaría: la Autoridad Portuaria se vería forzada a aplicar estrictamente una Ley que no le da margen a ninguna autonomía de gestión y la Comunidad Autónoma respectiva carecería, además, de toda capacidad normativa para adaptar la Ley a las necesidades del territorio de su ámbito competencial.

Por si fuera poco, en enero de 2009, el Gobierno anunció que la simplificación administrativa del Estado puede ahorrar 15.000 millones de euros y, aunque la evaluación de las cargas administrativas en la normativa que apruebe el Estado no entrará en vigor hasta enero de 2010, no parece conveniente aprobar una modificación de la Ley de Puertos que incrementa y alarga estos trámites, a causa del excesivo intervencionismo de

Puertos del Estado, sin que el actual texto fije plazos para agilizar los informes y autorizaciones que, con la redacción actual, de ella dependen, sino más bien introduce más interferencias de dicho organismo en la autonomía de las Autoridades Portuarias.

En definitiva, es un Proyecto de Ley que perjudica la competitividad de nuestra economía, al impedir el pleno desarrollo de una infraestructura tan fundamental como son los Puertos.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), presenta una enmienda a la totalidad solicitando la devolución del Proyecto de Ley al Gobierno.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, a instancia del Diputado don Joan Ridaó i Martín, al amparo de lo establecido en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de marzo de 2010.—**Joan Ridaó i Martín**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

ENMIENDA NÚM. 3

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 57 del artículo segundo

De modificación.

Se modifica el artículo segundo, en su artículo 57. Concepto de servicios portuarios. Se propone el texto siguiente:

«Artículo 57. Concepto de servicios portuarios.

Uno. Son servicios portuarios las actividades de prestación necesarias para la correcta explotación de los puertos en condiciones de seguridad, eficacia, efi-

ciencia, regularidad, continuidad y no discriminación desarrolladas en el ámbito territorial de las mismas.

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

a) Servicios Técnico-náuticos:

- a.1) Servicio de practicaaje.
- a.2) Servicio de remolque portuario.
- a.3) Servicio de amarre y desamarre.

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

c) Servicios de recepción de desechos generados por buques:

- c.1) Recepción de desechos sólidos.
- c.2) Recepción de desechos líquidos.

d) Servicio de manipulación y transporte de mercancías, que incluye: la carga, estiba, descarga, desestiba, el transbordo de mercancías, el depósito y el transporte horizontal en terminales otorgadas en concesión.

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

Cuatro. Los servicios portuarios tienen la consideración de servicios públicos esenciales de titularidad pública.»

JUSTIFICACIÓN

Se aclara la definición legal de los servicios portuarios vinculándolos con el funcionamiento regular del puerto, no con las «funciones de la Administración portuaria» y afirmando, en un nuevo apartado 4, la condición de servicio público de estas actividades. Con carácter subsidiario, también cabría que los servicios portuarios fueran calificados de «interés general» en línea con la definición del artículo 56 de la Ley 48/2003. Lo que resulta absurdo por impreciso es la formulación del anteproyecto, que ni son servicio público, ni tampoco actividad de interés general. En el mejor de los casos, parece que se actúa a título de «dueño del puerto»; pero si esta última es la idea, el régimen de prestación debería ser reconducido al de los usos de los bienes de dominio público, no a un régimen nuevo y singular ajeno al vigente ordenamiento jurídico. En fin, no existe obstáculo entre la enmienda propuesta y la normativa comunitaria.

En cuanto al servicio tradicional de estiba y desestiba, se aclara la definición para amparar los servicios no excluidos en virtud de lo dispuesto en el artículo 76. Tres.d), y e) de la Ley 48/2003, e incluyendo las tareas complementarias en terminales otorgadas con título concesional. Su exclusión supone desconocer el funciona-

miento ordinario de este servicio y, sobre todo, la necesidad de manipular la mercancía en el puerto una vez que el barco ha sido estibado o desestibado y su importancia para el equilibrio económico de esta actividad.

ENMIENDA NÚM. 4

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo segundo sobre el artículo 58.Dos

De modificación.

Se suprime el siguiente texto del primer párrafo del artículo 58.Dos del artículo segundo:

«previo informe de Puertos del Estado.»

JUSTIFICACIÓN

Supresión de funciones de fiscalización innecesarias.

ENMIENDA NÚM. 5

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo segundo sobre el artículo 58.Dos

De modificación.

Se suprime el siguiente texto del tercer párrafo del artículo 58.Dos del artículo segundo:

«previo informe de Puertos del Estado.»

JUSTIFICACIÓN

Supresión de funciones de fiscalización innecesarias.

ENMIENDA NÚM. 6

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo sobre el artículo 58.Tres

De sustitución.

Se substituye el punto tres del artículo 58 por el siguiente texto:

«Tres. Los contratos que se celebren por la Autoridad Portuaria para la prestación de los servicios portuarios estarán sujetos al ordenamiento jurídico privado y a lo dispuesto en los Pliegos de Condiciones Generales y de Prescripciones Particulares, y podrán otorgar derecho a la prestación del servicio en exclusiva.»

JUSTIFICACIÓN

Debe no limitarse la autonomía portuaria y, la capacidad para determinar la exclusividad o no de un servicio.

ENMIENDA NÚM. 7

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo sobre el artículo 60.Dos, primer párrafo

De modificación.

Se propone la siguiente redacción para el primer párrafo del artículo 60.Dos del artículo segundo:

«Dos. Las Autoridades Portuarias elaborarán las prescripciones particulares de cada servicio que, con carácter previo a su aprobación o modificación por su Consejo de Administración, podrán ser sometidas a informe de Puertos del Estado. Estas prescripciones deberán ajustarse al Pliego de Condiciones Generales del servicio y podrán aprobarse para diferentes zonas de un puerto, para toda su zona de servicio o, en su caso, para más de un puerto gestionado por la misma Autoridad Portuaria.»

JUSTIFICACIÓN

Supresión de funciones de fiscalización innecesarias, sin perjuicio de que, por la importancia del asunto, quede el informe como opcional.

ENMIENDA NÚM. 8

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo sobre el artículo 60.Dos, segundo y tercer párrafo

De modificación.

Se propone la siguiente redacción para el segundo y tercer párrafo del artículo 60.Dos del artículo segundo:

«En el supuesto de que la Autoridad Portuaria participe en la sociedad titular del contrato para la prestación del servicio, la aprobación de las prescripciones particulares del mismo corresponderá a Puertos del Estado. A los anteriores efectos, no se considerará participación inhabilitante la presencia accionarial de la Autoridad Portuaria en las Sociedades Anónimas para el Trabajo en la Estiba dispuesta en el artículo 77 de esta ley.

Asimismo, Puertos del Estado deberá autorizar los convenios, pactos o acuerdos que puedan afectar a la competencia interportuaria y que celebren dos o más Autoridades Portuarias de ámbito territorial superior a la misma Comunidad Autónoma. En este último supuesto, la autorización corresponderá al órgano competente de la Administración de la Comunidad Autónoma, previo informe de Puertos del Estado.»

JUSTIFICACIÓN

Se precisa aclarar que la participación, por mandato de la propia ley, en el capital de las SATE, no traslada la competencia a Puertos del Estado para la aprobación de todos los pliegos particulares de los servicios en los que intervengan las empresas estibadoras. En caso contrario, se produciría un efecto de centralización en la gestión de los puertos con pérdida de competencia efectiva de las Autoridades Portuarias.

En similar sentido, el Ente Público de Puertos del Estado no debe centralizar la autorización de los acuerdos de cualquier naturaleza que puedan suscribirse por puertos adscritos a Autoridades Portuarias del ámbito

territorial de una misma Comunidad Autónoma sino, en todo caso, emitir informe para la resolución por el órgano de la Administración Autonómica competente.

JUSTIFICACIÓN

Supresión de funciones de fiscalización innecesarias.

ENMIENDA NÚM. 9

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo segundo sobre el artículo 61.Uno

De modificación.

Se modifica el punto b) del apartado uno del artículo 61:

Donde dice:

«b) Amarre y desamarre: 6 años.»

Que diga:

«b) Amarre y desamarre: 8 años.»

JUSTIFICACIÓN

Todos los borradores de la presente ley, así como la propia Ley 48/2003 recogían el plazo de 8 años. La razón es de equilibrio con el practicaje y de garantizar tiempos que permitan la amortización de las inversiones que son importantes tanto en medios técnicos como sobre todo recursos humanos.

ENMIENDA NÚM. 10

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo segundo sobre el artículo 62.Dos, primer párrafo

De modificación.

Se suprime el siguiente texto del primer párrafo del artículo 62.Dos del artículo segundo:

«previo informe de Puertos del Estado.»

ENMIENDA NÚM. 11

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo segundo sobre el artículo 63

De modificación.

Se propone la siguiente redacción para el artículo 63.1:

1. Se entiende por terminal dedicada a uso particular aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulan mercancías del titular de la misma, o de sus accionistas o partícipes, con influencia efectiva en la gestión o control de la terminal o del grupo de empresas al que pertenezca.

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

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

JUSTIFICACIÓN

La terminal dedicada a uso particular es la nueva denominación de la excepción contenida en el ar-

tículo 2.g) del R.D. Ley 2/1986. Su principal característica es que, por estar conectados con medios mecánicos la terminal y una planta de procesamiento industrial, la actividad de estiba y desestiba, de empresas y de estibadores, resulta innecesaria. Esta es la razón de reiterar la nota de «exclusividad» en la conexión, de eliminar la carretera y excluir la expresión «tramos ferroviarios», que dejan abierta la puerta al uso de vías públicas abiertas al público. Y, sobre todo, de añadir la expresión «sin solución de continuidad», de modo que, si es precisa cualquier labor de estiba o desestiba en las tareas de estas terminales, esta actividad debe ser realizada por las empresas estibadoras autorizadas para operar en el puerto.

ENMIENDA NÚM. 12

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

Al artículo segundo sobre el artículo 67

De modificación.

Se propone la siguiente redacción para el punto uno del artículo 67 del artículo segundo:

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

Por Orden del Ministerio de Fomento se establecerá la composición y funcionamiento del observatorio permanente que deberá incluir la participación de representantes de las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas y representativas de ámbito nacional y de las Administraciones de las Comunidades Autónomas en las que estén radicados puertos de interés general.»

JUSTIFICACIÓN

La autorización al Ministerio de Fomento para establecer la composición y funciones del observatorio debe garantizar la presencia de las organizaciones sectoriales sindicales y empresariales, así como de las Comunidades Autónomas como consecuencia de la presencia de las mismas en los Consejos de Administración de las respectivas Autoridades Portuarias y a fin

de hacer eficaz su participación en los máximos órganos de gobierno de los puertos de interés general radicados en sus respectivos territorios.

ENMIENDA NÚM. 13

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

Al artículo segundo sobre el artículo 68

De modificación.

Se propone la siguiente redacción para el artículo 68 del artículo segundo:

«En el Consejo de Navegación y Puerto podrá constituirse como grupo de trabajo un Comité de servicios portuarios del que formarán parte los usuarios de servicios u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y de prestadores de servicios más representativas y representativas de ámbito nacional. La Autoridad Portuaria consultará, al menos, una vez al año, a dicho Comité en relación con las condiciones de prestación de dichos servicios y, en particular, sobre las tarifas de los servicios portuarios abiertos al uso general, la organización y la calidad de los servicios.

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

JUSTIFICACIÓN

Se trata de una función que puede desempeñar perfectamente el Consejo de Navegación y Puerto sin necesidad de creación de un Comité específico y sin perjuicio de que, opcionalmente, pueda constituirse dicho Comité como grupo de trabajo. Además, la condición de organización más representativa es atribuida legalmente a quien ostenta un nivel determinado en el ámbito nacional o de una determinada Comunidad Autónoma. Sin embargo, en la realidad de los puertos las organizaciones que ostentan mayor número de representantes elegidos no son, en todos los casos, las catalogadas como «más representativas», sino otras que tienen la condición de «representativas» en el sector. En igual sentido se regula en la disposición adicional vigésima primera.

ENMIENDA NÚM. 14 (...)

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

Al artículo segundo sobre el artículo 72

De adición.

Se añade el siguiente párrafo al final del punto uno del artículo 72 del artículo segundo:

«En todo caso ese personal lo será perteneciente a la tripulación del buque.»

JUSTIFICACIÓN

Este requisito era el recogido por todos los proyectos de directiva. La única posibilidad que sea autopresntación es realizando el servicio con personal embarcado en el propio buque. Asimismo este requisito es el previsto en el artículo 70 para el servicio de manipulación de mercancías.

ENMIENDA NÚM. 15

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

Al artículo segundo sobre el artículo 73

De sustitución.

Se propone la siguiente redacción para el artículo 73 del artículo segundo:

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

Uno. Se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte, y, además, las de depósito y transporte horizontal de mercancías dentro de la zona portuaria.

1.1 Las actividades de carga y estiba comprenden:

(...)

e) El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque.

1.2 Las actividades de desestiba y descarga comprenden:

(...)

f) El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes.

1.3 La actividad de transbordo comprende la desestiba en el primer buque, la transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro y la estiba en el segundo buque.

1.4 El depósito y transporte horizontal comprende todas las tareas relacionadas con la entrega, conservación, y recepción relacionadas con el tránsito de mercancías por el puerto.

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

(...)

b) Las cartas, tarjetas, paquetes postales y otros bienes que sean objeto de los servicios postales reservados de titularidad pública.

(...)

Cinco. Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías, deberán ser realizadas por los trabajadores a que se hace referencia en el artículo 77 de esta ley que, en todo caso, deberán estar habilitados para realizarlas por haber superado las pruebas de capacitación profesional que se establezcan reglamentariamente o bien por poseer alguno de los títulos de formación profesional también reglamentariamente establecidos.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la definición inicial de este servicio, las funciones que abarca se completan con el depósito y transporte horizontal.

Igualmente, se excluye la excepción de las autopistas del mar y se limita la excepción del servicio postal a aquellos servicios postales que, tras la liberalización de este sector, siguen siendo servicios públicos reservados a la titularidad del Estado (artículo 18 de la Ley 24/1998, de 13 de julio, del Servicio Postal Universal y de Liberalización de los Servicios Postales).

Finalmente, se elimina la exigencia de un título de formación profesional, para condicionar el trabajo de estibador portuario a la superación de una prueba de capacitación profesional, en línea con otras profesiones autorizadas. Por otra parte, no se comprende

por qué para realizar esta actividad laboral se restringe a un título de formación profesional, desconociendo que son igualmente válidos otros estudios oficiales.

pueda prever su propia revisión, que deberá someterse al mismo procedimiento de aprobación establecido en este artículo, y sin perjuicio también de las modificaciones reguladas en el artículo 97 de esta Ley.»

ENMIENDA NÚM. 16

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo sobre el artículo 83

De modificación.

Se propone la siguiente redacción para el segundo párrafo del punto Uno del artículo 83 del artículo segundo:

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

JUSTIFICACIÓN

Superación de la aparente vulnerabilidad de las regulaciones de las Autoridades Portuarias en ausencia de regulación general.

ENMIENDA NÚM. 17

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo tercero, punto sexto sobre el artículo 96

De adición.

Se añade un nuevo apartado 6 bis al punto 6 del artículo tercero, sobre el artículo 96:

«6 bis. La vigencia del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios es indefinida, sin perjuicio de que

JUSTIFICACIÓN

Clarificar la vigencia del PUEP sin que pueda incurrirse en duda en relación con el horizonte temporal al que alude el apartado 3, tercer párrafo, de este artículo.

ENMIENDA NÚM. 18

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo tercero, punto 9

De supresión.

Se elimina el punto 9 del artículo tercero, sobre el artículo 107.2.d).

JUSTIFICACIÓN

Nada tiene que ver con la justificación de prórroga del período concesional el incremento del porcentaje de trabajadores en relación laboral común.

ENMIENDA NÚM. 19

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo tercero, punto 17 sobre artículo 123.1.1

De supresión.

Se suprime la nueva letra «I» por coherencia con la enmienda propuesta para el artículo segundo/artículo 78.Seis.

ENMIENDA NÚM. 20

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

Al artículo tercero. Punto 20, sobre artículo 123

De adición.

Se añade al punto 20 del artículo tercero la modificación del apartado 1 del artículo 132 con la siguiente redacción:

«Se modifica el punto 1 del artículo 132, quedando con la siguiente redacción:

1. La Autoridad Portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, así como el cumplimiento de 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.»

JUSTIFICACIÓN

El objeto de esta enmienda es eliminar del apartado 1 del artículo 132 de la Ley 48/2003 la referencia al control por parte de la Autoridad Portuaria del cumplimiento de las «obligaciones de coordinación de actividades establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales», y ello porque dicho control no adiciona ninguna obligación a las que ya son exigibles a la Autoridad Portuaria en virtud del artículo 24 de la Ley 31/1995. La subsistencia de esta referencia únicamente origina confusión, ya que parece convertir a la Autoridad Portuaria en Autoridad Laboral.

ENMIENDA NÚM. 21

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

Al artículo tercero, punto 22 sobre disposición adicional novena

De modificación.

Se modifica el contenido del punto 22 del artículo tercero, quedando el texto como sigue:

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

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

JUSTIFICACIÓN

Por evidentes razones de coherencia entre unos y otros.

ENMIENDA NÚM. 22

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

Al artículo tercero, punto 23, sobre disposición adicional decimotercera

De modificación.

Se modifica el apartado tercero a la disposición Adicional decimotercera, con la siguiente redacción:

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

Tres. En todo caso, en el Reglamento de Explotación y Policía se establecerá que estas funciones deberán ser realizadas en las zonas comunes de acceso restringido, en la zona de aguas del puerto y en las estaciones marítimas y sus áreas de estacionamiento por personal de la Autoridad Portuaria siempre que impliquen ejercicio de autoridad, sin perjuicio de que su gestión pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad, y sin perjuicio, también, de las competencias de otros órganos de la Administración o de los cuerpos y fuerzas de la seguridad del Estado. Se entiende por zona común de acceso restringido la parte de la zona de servicio del puerto no otorgada en concesión o autorización en la que, por decisión del órgano compe-

tente de la Autoridad Portuaria, sea exigible una autorización específica de acceso.»

JUSTIFICACIÓN

Coherencia con lo previsto en la redacción del artículo 58. Uno, de la Ley 48/03, dentro del artículo segundo de esta Ley.

ENMIENDA NÚM. 23

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo tercero, punto 35, sobre disposición adicional trigésima primera

De modificación.

Se modifica el contenido del punto 35 del artículo tercero, quedando el texto como sigue:

«35. Se añade una nueva disposición transitoria decimosesta, que tendrá el siguiente contenido:

Disposición transitoria decimosesta. Excepciones a la exigencia de habilitación profesional en el servicio de manipulación de mercancías.

El requisito de habilitación profesional a que se refiere el artículo 76.5 no será exigible a los trabajadores que se encuentren en alguno de los siguientes supuestos, siempre que se limiten a las tareas que venían desarrollando a la entrada en vigor de esta Ley: [...].»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la nueva redacción del artículo 76.5 del anteproyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 24

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo tercero, punto 37, sobre disposición transitoria duodécima

De supresión.

Se elimina el punto 37 del artículo tercero, sobre la nueva redacción de la disposición transitoria duodécima.

JUSTIFICACIÓN

La empresas que fueran concesionarias de dominio público acogidas al artículo 2.g) del RDL 2/1986 se adaptarán a la nueva Ley igual que cualquier otro operador de conformidad con la previsión de la disposición transitoria quinta del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 25

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo tercero, punto nuevo

De adición.

Se añade el siguiente punto al artículo tercero con el siguiente texto:

«xx Se modifica el primer párrafo de la Disposición final segunda de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, añadiendo un nuevo apartado Tres, adaptando la numeración de todos los siguientes, y modificando la redacción del apartado relativo al artículo 35, añadiendo un apartado 9 y un apartado 10:

Disposición final segunda. Modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Se modifican los artículos 19, 21, 23, 24.1 y 2, 25, 28.4, 35, 36a), 37.1.a), b), j), m), k) y q), 40.5. f), n) y ñ), 41.1, 43, 47.1, 73.2, 107, 114.5, 115, 116, 118.1, 120, 121, 128 y disposición transitoria cuarta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en el siguiente sentido:

Uno (...).

Dos (...).

Tres. Se modifica el artículo 23 de la siguiente forma:

Artículo 23. Gestión de los puertos de interés general.

Los puertos de interés general son gestionados por la Administración General del Estado, con participación de la Comunidad Autónoma en la que el puerto se

ubique, y correspondiendo la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario estatal a Puertos del Estado, todo ello en los términos previstos en esta Ley y en las disposiciones que la desarrollen.

La gestión de cada puerto de interés general se desarrollará bien a través de las Autoridades Portuarias reguladas en esta Ley, bien a través de entidades de naturaleza mercantil en el supuesto previsto en la misma.

Cuatro (...).

Cinco (...).

Seis (...).

Siete (...).

Ocho. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 35 y se adicionan un apartado 8 y un apartado 9 al artículo 35, con la siguiente redacción:

8. Los actos dictados (...).

9. Aquellos puertos que, por el volumen y características de sus actividades comerciales marítimas tengan una especial importancia para el conjunto del sistema portuario estatal, podrán ser declarados por el Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta de la Comunidad Autónoma y previo informe del Ministro de Fomento, Puertos de régimen especial para dotarlos de una autonomía de gestión acorde con sus necesidades.

Dicho régimen especial, para el que se valorará, además, la situación económica y financiera del puerto, su tráfico, la previsión de su movimiento anual de mercancías y su volumen de recaudación, implicará, en todo caso y sin perjuicio de las demás especificidades que puedan preverse en el Real Decreto de otorgamiento del régimen especial para incrementar la autonomía de gestión, las siguientes salvedades al régimen general previsto en la legislación portuaria estatal:

Las Autoridades Portuarias de régimen especial quedarán adscritas al Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado.

Los ingresos de las Autoridades Portuarias de régimen especial tendrán como objetivo lograr la rentabilidad de los puertos gestionados por ellas.

Los instrumentos de planificación financiera, presupuestos, programación de inversiones, endeudamiento, estructura de personal, etc., que habitualmente deben ser acordados por las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, muy en especial por lo que se refiere al plan de empresa, en el caso de las Autoridades Portuarias de régimen especial serán aprobados exclusivamente por el órgano de gobierno de éstas previo informe de Puertos del Estado.

Los presupuestos y programas de las Autoridades Portuarias de régimen especial no consolidarán con los de Puertos del Estado y el resto del sistema portuario estatal, ni se someterán a acuerdo ni aprobación de Puertos del Estado.

El régimen de control previsto en el artículo 44 de esta Ley, en el caso de estas Autoridades Portuarias, se

ejercerá de conformidad con lo establecido en los artículos 17.3 y 20 de la vigente Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas respectivamente, sin perjuicio de la obligación de dar información de su actividad a Puertos del Estado.

El porcentaje de los ingresos devengados por las Autoridades Portuarias de régimen especial en concepto de tasas que integrará los recursos económicos de Puertos del Estado será como máximo el cuatro por ciento y se determinará anualmente en el marco de su plan de empresa.

Corresponderá a las Autoridades Portuarias de régimen especial la aprobación de las modificaciones no sustanciales de sus planes de utilización de espacios portuarios y la íntegra tramitación y propuesta de modificaciones sustanciales.

Respecto de la tramitación, otorgamiento, aprobación de proyectos de obras de concesionarios, modificación (incluidas prórrogas) y extinción de concesiones no será preceptivo informe ni autorización de Puertos del Estado.

Los pliegos de condiciones generales de los servicios portuarios aprobados por Puertos del Estado no tendrán carácter vinculante para las Autoridades Portuarias de régimen especial. Éstas aprobarán sus propios pliegos de condiciones generales, sin necesidad de aprobar las prescripciones particulares a que se refiere el apartado Dos del artículo 60 de la Ley de Régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

Las funciones reguladoras que se atribuyen a Puertos del Estado en los supuestos previstos en la Ley 48/2003, en que las Autoridades Portuarias intervengan, directa o indirectamente, en la prestación de servicios portuarios, corresponderán directamente al Ministro de Fomento, que las ejercerá previo informe de la Comunidad Autónoma respectiva.

El régimen especial podrá ser revocado en el caso de que las razones que movieron a su otorgamiento desaparezcan. La revocación habrá de hacerse por Real Decreto, a propuesta o previo informe de la Comunidad Autónoma.

10. En los términos que se establezcan reglamentariamente, la gestión de los puertos de interés general podrá desarrollarse por entidades mercantiles de capital mayoritariamente público, a través del sistema de concesión de obra pública portuaria, cuando concurren razones de interés público que lo hagan conveniente y por Real Decreto del Consejo de Ministros aprobado previo informe favorable de los Ministerios de Fomento y de Hacienda y de la Comunidad Autónoma respectiva. Esta última deberá tener una participación similar en la gestión del puerto a la que la legislación actual le otorga a través de las Autoridades Portuarias.

En todo caso deberá garantizarse el cumplimiento de los fines del puerto de interés general y la salvaguarda del dominio público portuario.»

JUSTIFICACIÓN

Es un hecho innegable la existencia de un grupo reducido de puertos de interés general que tienen una trascendencia especial en la vida económica del país. A partir de determinados niveles de volumen de tráfico, de ámbito de influencia, el modelo de gestión de las Autoridades Portuarias de las Leyes 27/1992 y 48/2003, deviene excesivamente rígido para que estos puertos alcancen a desarrollar toda su potencialidad. Por ello se considera conveniente posibilitar un régimen especial.

La posibilidad de encomendar la gestión a una entidad mercantil de capital mayoritariamente público es simplemente llegar al límite máximo en la descentralización y gestión de los puertos.

ENMIENDA NÚM. 26

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la disposición adicional nueva

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional con el siguiente texto:

«Disposición adicional XX.

Cuando sus Estatutos de Autonomía lo contemplen, las Comunidades Autónomas podrán solicitar al Gobierno, a través de las Comisiones Bilaterales, la asunción de la gestión de los puertos de interés general ubicados en su territorio.

Asumida la gestión de un puerto de interés general por parte de una Comunidad Autónoma, de acuerdo con lo previsto en el ordenamiento jurídico, por ley del correspondiente parlamento autonómico se definirá la organización y el régimen jurídico y económico-financiero del puerto, dentro de los principios, bases y directrices de la ley marco o ley orgánica que regule el proceso según se trate.»

JUSTIFICACIÓN

Reconocer expresamente el proceso de asunción de la gestión de los puertos de interés general por las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 27

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la disposición transitoria segunda

Se elimina la disposición transitoria segunda.

JUSTIFICACIÓN

No tiene sentido esta disposición transitoria al no modificarse el título habilitante para la prestación de servicios portuarios.

ENMIENDA NÚM. 28

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la disposición transitoria cuarta

De modificación.

Se modifica la disposición transitoria cuarta, quedando con el siguiente texto:

«Disposición transitoria sexta. Manipulación de medios mecánicos de las Autoridades Portuarias.

Con carácter excepcional, podrán mantenerse las tareas de manipulación de medios mecánicos propiedad de las Autoridades Portuarias que se vinieran realizando por trabajadores de estiba a la entrada en vigor de la Ley, si así lo acuerda la Autoridad Portuaria, en tanto se ultima el proceso de enajenación de aquellos o sean retirados del servicio.»

JUSTIFICACIÓN

La continuidad de los trabajadores de estiba en las tareas de manipulación de los medios mecánicos propiedad de la Autoridad Portuaria no puede quedar al libre arbitrio de éstas. Esa actividad está amparada por la legislación vigente y cualquier modificación debe hacerse por los cauces legales con las compensaciones pertinentes por razones de seguridad jurídica y de confianza legítima.

ENMIENDA NÚM. 29**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la disposición final segunda, punto nuevo

De adición.

Se añade un nuevo apartado a la disposición final segunda, quedando con el siguiente texto:

«XX. Se añade un punto 1 bis al artículo 28 con el siguiente texto:

A los miembros anunciados en el punto anterior, y aunque se supere el número máximo establecido, habrá que añadir un representante de cada Comunidad Autónoma que tenga atribuida la competencia, en sus estatutos, de participar en los organismos de ámbito supraautonómico que ejercen funciones sobre las infraestructuras de transporte de titularidad estatal situadas en su territorio.»

JUSTIFICACIÓN

Para hacer realidad lo que prevé, por ejemplo, el texto aprobado por el Congreso de los Diputados sobre la modificación del Estatut de Catalunya en su artículo 140.2: «La Generalitat participa en los organismos de ámbito supraautonómico que ejercen funciones sobre las infraestructuras de transporte situadas en Cataluña que son de titularidad estatal.»

ENMIENDA NÚM. 30**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la disposición final segunda, punto 10

De modificación.

Se modifica el punto 10 de la disposición final segunda, quedando con el siguiente texto:

«10. La letra c) del apartado 1 del artículo 115 queda redactado de la forma siguiente:

c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba en su legislación específica.»

JUSTIFICACIÓN

Se elimina la referencia al incumplimiento del compromiso de contratar más trabajadores en relación laboral común por considerarlo improcedente según se desprende de otras enmiendas ya justificadas.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de los Diputados Ana María Oramas González-Moro y José Luis Perestelo Rodríguez, presentan las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de marzo de 2010.—**José Luis Perestelo Rodríguez**, Diputado.—**Ana María Oramas González-Moro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 31**FIRMANTE:**

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la exposición de motivos. Apartado II

De adición.

Se propone la adición de un nuevo párrafo al final del apartado II, con la siguiente redacción:

«No obstante lo expuesto, en el caso de los puertos canarios, dada su condición de región ultraperiférica (artículo 299.2 del Tratado de la Unión Europea), la regla de la autofinanciación de cada una de las Autoridades Portuarias se combina con un conjunto de bonificaciones aplicables sobre las tasas portuarias con las que se pretende paliar el déficit de accesibilidad que se da en las islas —donde no existe la alternativa de transporte terrestre del continente—, así como asegurar la suficiencia y asequibilidad de

los transportes marítimos que comunican esos territorios con el continente, así como las islas entre sí. A su vez, y con el fin de evitar que las Autoridades Portuarias canarias se encuentren en una situación deficitaria permanente, el régimen de bonificaciones se contrapesa con un fondo de compensación con cargo a los presupuestos generales del Estado. De este modo, la regla de la autofinanciación se hace compatible con la necesidad de compensar las cargas que supone la condición insular y ultraperiférica de las islas Canarias, en este caso, en relación con las infraestructuras portuarias.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone añadir un párrafo a la exposición de motivos en el que se explique el porqué del régimen de bonificaciones por razón de insularidad, aislamiento y ultraperiféricidad, así como el fondo de compensación por ultraperiféricidad, que son medidas que se propone incorporar al articulado del proyecto de Ley.

El fundamento jurídico de esos mecanismos se encuentra en los artículos 299.2 del Tratado de la Unión Europea, artículo 138.1 y disposición adicional tercera de la Constitución, artículo 46 del Estatuto de Autonomía de Canarias, y, en desarrollo de las previsiones constitucionales y estatutarias, en el artículo 4.4 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación de los aspectos económicos del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

ENMIENDA NÚM. 32

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 1. Autofinanciación del Sistema Portuario

Se propone la modificación del apartado 3 y la adición de un nuevo apartado 5.

Texto propuesto:

«1. El régimen económico de los puertos de titularidad estatal deberá responder a los principios de autosuficiencia económica del sistema portuario en su conjunto y de cada una de las Autoridades Portuarias, así como al de solidaridad entre organismos públicos portuarios.

2. (igual)

3. Para garantizar la autosuficiencia económica del sistema portuario y de cada una de las Autoridades Portuarias, Puertos del Estado acordará con cada Autoridad Portuaria, en los respectivos planes de empresa, en la forma prevista en el artículo 36 de esta ley, los objetivos de gestión, así como la programación de inversiones, atendiendo a las necesidades inversoras de cada Autoridad Portuaria derivadas de la previsible evolución de la demanda, de sus características físicas y condiciones específicas y a su posición competitiva, así como también a las circunstancias especiales derivadas de las condiciones de alejamiento, insularidad y ultraperiferia, teniendo en cuenta el objetivo de rentabilidad fijado para cada Autoridad Portuaria y para el conjunto del sistema portuario.

4. (igual)

5. El sistema portuario estatal responde al principio de solidaridad entre los organismos públicos portuarios, atendiendo en particular a las especiales condiciones de alejamiento, de insularidad y ultraperiferia. La solidaridad se promoverá a través del Fondo de Compensación Interportuario como instrumento de redistribución de recursos, en el marco de los principios de autofinanciación y libre y leal competencia interportuaria. Este fondo contará con una partida económica específica con cargo a los Presupuestos Generales del Estado para compensar estas especiales condiciones de alejamiento insularidad y ultraperiferia.»

JUSTIFICACIÓN

La clasificación de los puertos canarios como puertos de interés general responde a la concurrencia en los mismos de un conjunto de circunstancias singulares, entre ellas, tal y como reconoció el Tribunal Constitucional, la particular situación de los archipiélagos en los que la red de comunicaciones se sustenta en las comunicaciones marítimas, no existiendo vías alternativas terrestres (STC 40/1998, f.j. 20 y 21). Estas circunstancias llevaron al legislador a calificarlos de interés general, con independencia de su mayor o menor dimensión o actividad comercial, integrándose en el conjunto del sistema portuario español (artículo 2.5 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992).

Pues bien, la idea de «sistema portuario» trae consigo una relación de vinculación entre todos los puertos que sólo tiene sentido a la luz del principio de solidaridad interportuaria. Se trata de un principio estructural que es manifestación particular en el ámbito portuario del principio de solidaridad interterritorial que garantizan tanto la Constitución en relación con las circunstancias del hecho insular (artículo 138.1), como el Tratado de la Unión Europea para las regiones ultraperiféricas como las islas Canarias (artículo 299.2). De otro modo, si no existiera solidaridad, ningún sentido tendría hablar

de «sistema portuario» y quedaría sin justificación la intervención y control director del Estado sobre los puertos insulares.

Por lo expuesto, la presente enmienda recupera la referencia expresa al principio de solidaridad interportuaria, como principio rector esencial del sistema portuario español.

ENMIENDA NÚM. 33

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario. Apartados 1, 3 y 5

De modificación.

Texto propuesto:

«1. El Fondo de Compensación Interportuario constituye un instrumento de redistribución de recursos del sistema que, en aras del principio de solidaridad, presta especial atención a los condicionantes que la insularidad, el aislamiento y la ultraperiferia imponen sobre los puertos. Será administrado por Puertos del Estado de conformidad con los acuerdos adoptados por el Comité de Distribución del Fondo, y se dotará anualmente en el presupuesto de explotación individual de dicho organismo público.

2. (igual)

3. La cuantía anual de la aportación de cada Autoridad Portuaria al Fondo de Compensación Interportuario se determinará por agregación de los siguientes importes correspondientes al ejercicio anterior:

a) El 80 por ciento de los ingresos devengados por la tasa de ayudas a la navegación correspondiente a las embarcaciones que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque.

b) Hasta el 12 por ciento y no menos del 6 por ciento de los recursos generados por las operaciones, excluyendo la cantidad correspondiente al fondo de compensación interportuario aportado o recibido y los ingresos por la tasa de servicio de señalización marítima. El porcentaje a aplicar al párrafo b) será fijado anualmente por el Comité de Distribución del Fondo, a propuesta de Puertos del Estado, en función, entre otras, de las necesidades financieras globales de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado. Dicho porcenta-

je se reducirá un 50 por ciento para las Autoridades Portuarias del Archipiélago Canario, Balear y de Ceuta y Melilla.

4. (igual)

5. La distribución del Fondo de Compensación Interportuario entre Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias se aprobará por el Comité de Distribución del Fondo atendiendo a los criterios siguientes:

a) Las aportaciones establecidas en el apartado 3.a) de este artículo, se distribuirán entre todas las Autoridades Portuarias en función del número de faros y otras ayudas a la navegación marítima operativas que cada una de ellas tenga asignada.

b) Las aportaciones previstas en los apartados 3.b) y 4 tendrán carácter finalista y se destinarán a:

1. Compensar los menores ingresos de aquellas Autoridades Portuarias que soportan bonificaciones por la condición de insularidad, especial alejamiento o ultraperifericidad y a cofinanciar.

El importe de la compensación a recibir por la Autoridad Portuaria será el correspondiente al del importe por las bonificaciones efectivamente practicadas por la condición de insularidad especial alejamiento o ultraperifericidad, y nunca superior al importe que permitiría alcanzar el índice de rentabilidad objetiva del sistema portuario correspondiente a ese año, calculados los ingresos por tasas de utilización con coeficientes correctores de valor uno.

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

3. Financiar los gastos asociados a la implantación de planes de saneamiento.

4. Financiar actuaciones medioambientales y de seguridad que favorezcan un marco de desarrollo sostenible y seguro de la actividad portuaria.

5. Financiar actuaciones o programas de investigación, desarrollo e innovación de interés portuario.

6. Financiar daños físicos o situaciones económicas excepcionales o no previstos.

(...).»

JUSTIFICACIÓN

La condición que hace diferentes a los puertos insulares es que, en el archipiélago, la red de comunicaciones se sustenta en las comunicaciones marítimas, no existiendo vía alternativa terrestre. Esta es la razón por la cual el tráfico marítimo juega en los territorios insulares un papel mucho más relevante que en el caso de la península. Así se expresó el Tribunal Constitucional

(STC 40/1998, f.j. 21). En suma, los puertos son instalaciones esenciales para las comunicaciones –entrada y salida– de personas y bienes en las islas, en tanto que carecen de medios alternativos.

A esa razón se suma el sobrecoste que supone la lejanía del territorio continental, que obliga a establecer medidas que incentiven y faciliten el acceso y utilización de los puertos. Así como la inevitable sobredotación de infraestructuras que impone un archipiélago: un puerto de interés general en cada isla y, además, puertos bien dimensionados, cuando menos en las islas más pobladas, para suplir la ausencia de transportes alternativos de igual o inferior precio.

La combinación de las dos clases de razones determina que los puertos insulares soportan unas cargas que les impiden competir en igualdad de condiciones con los puertos peninsulares. El resultado es que los usuarios de los puertos –en particular los residentes en las islas– se encuentran obligados a utilizar unas instalaciones sin alternativa con un coste no competitivo. Dicho de otro modo, el coste de la infraestructura recae sobre los ciudadanos y empresas dificultando su derecho a desplazarse y desarrollar actividades económicas en condiciones de igualdad con los residentes en territorio peninsular.

Por lo expuesto, siendo el Fondo de Compensación Interportuario el mecanismo diseñado para hacer efectiva la solidaridad entre puertos, esta enmienda propone la afectación de parte de sus recursos a compensar las cargas que soportan los puertos insulares, alejados y ultraperiféricos, en particular el coste de las infraestructuras.

ENMIENDA NÚM. 34

FIRMANTE:

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 8. Exenciones

De adición.

Se propone la adición de una nueva letra f) al número 2, con el siguiente texto:

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

JUSTIFICACIÓN

La vigente Ley 48/2003, en su artículo 17.2.c) establece una exención en la tasa por aprovechamiento especial en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios (la correlativa tasa de actividad en el Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003) para las corporaciones de derecho público y entidades sin fines lucrativos para aquellas actividades que se encuentren directamente vinculadas con la actividad portuaria y que sean de interés educativo, investigador, cultural, social o deportivo. Esta exención, hasta el día de hoy, ha sido aplicable a los Clubes Náutico-Deportivos sin ánimo de lucro; sin embargo la propuesta del Proyecto de Ley, en su artículo 8, cierra el paso a esta posibilidad puesto que su apartado segundo elimina toda mención a esta exención.

Por ello, se propone el mantenimiento de la exención del pago de esta tasa respecto de entidades sin fines lucrativos cuyas actividades se encuentren directamente vinculadas con la actividad portuaria y que sean de interés educativo, investigador, cultural, social o deportivo, con el fin de que se mantenga la posibilidad de su aplicación a favor de los Clubes Náutico-Deportivos sin ánimo de lucro.

ENMIENDA NÚM. 35

FIRMANTE:

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

De adición de un párrafo segundo al artículo 8.3 d)

Se propone añadir un segundo párrafo al artículo 8.3 d) del Proyecto con la siguiente redacción:

«En los puertos ultraperiféricos de interés general, la exención prevista en esta letra se extenderá a los buques en gran reparación así como a los supuestos en que las operaciones allí descritas se realicen en fondeo y en dique seco.»

JUSTIFICACIÓN

La ampliación de la exención prevista en el artículo 8.3 del actual Proyecto de Ley a los supuestos de reparación en dique seco y en fondeo así como a los supuestos de gran reparación encuentra su justificación en la necesidad de compensar las desventajas derivadas de la condición ultraperiférica de Canarias, que precisa de la adopción de medidas específicas para propiciar el desarrollo económico de las Islas, de acuerdo con lo previsto en el TUE (artículo 299, no

modificado en lo sustancial por el Tratado de Lisboa). En efecto, dicha ampliación favorecerá la reducción de costes para los potenciales usuarios y, por ende, el desarrollo de las actividades económicas auxiliares (prácticos, remolcadores, consignación, aprovisionamiento de repuestos, contratación de personal) tanto dentro como fuera de los puertos. Por lo demás, los reparadores navales canarios no entran en competencia con los operadores de otros puertos nacionales.

En última instancia, cabría invocar su configuración como ayuda de Estado de finalidad regional, al amparo de la cual se han establecido otros incentivos fiscales a favor del archipiélago (Reserva para inversiones en Canarias, Zona especial canaria) y que en virtud de la nueva redacción operada en el artículo 87.3 a) TCE por el Tratado de Lisboa («Podrán considerarse compatibles con el mercado común: a) Las ayudas destinadas a favorecer el desarrollo económico de regiones en las que el nivel de vida sea anormalmente bajo o en las que exista una grave situación de subempleo así como el de las regiones contempladas en el artículo 299, habida cuenta de su situación estructural, económica y social») reciben un reconocimiento cualificado en el Derecho Comunitario originario como instrumento para la consecución de dicho objetivo.

ENMIENDA NÚM. 36

FIRMANTE:

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Enmienda de adición de un nuevo número al artículo 8

Se propone añadir un nuevo apartado a continuación del apartado 3 del artículo 8 con la siguiente redacción:

«4. Estarán exento del pago de la tasa del buque el fondeo de buques para toma de combustible.»

JUSTIFICACIÓN

Dicha exención, sin suponer una gran merma en la recaudación por parte de las Autoridades Portuarias canarias, sí supondría una potenciación de las economías indirectas generadas por el tráfico marítimo (servicios auxiliares, consignatarios, reparaciones, agencias de viajes, hoteles). Por otro lado, ello propiciaría un incremento de las ventas para las Compañías Petrolíferas, que revertiría por su parte en una mayor recaudación para las Autoridades Portuarias a través de la T-3 (Tasa de la mercancía) y la T-1 (Tasa del buque) exigibles por las operaciones de descarga de combustible. Son trasladables a esta propuesta las consideraciones efectuadas anteriormente sobre la cobertura jurídica de la misma.

ENMIENDA NÚM. 37

FIRMANTE:

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 9. Gestión, revisión y garantías de cobro de las tasas

De adición de un párrafo al número 1 del artículo 9.

Se propone la siguiente redacción:

«1. La gestión y recaudación de las tasas se efectuará por las Autoridades Portuarias, pudiendo utilizar para la efectividad del cobro de las mismas las garantías constituidas al efecto y, en su caso, la vía de apremio. La gestión recaudatoria en período ejecutivo se podrá realizar, previa celebración del oportuno convenio, por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, o por los órganos de recaudación de las Administraciones de las Comunidades Autónomas, de las entidades que integran la Administración local o de otras Entidades públicas territoriales.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. La colaboración en la recaudación de las tasas también puede recabarse de los órganos competentes de las Administraciones Autonómicas y Locales. La enmienda pretende dejar abierta la posibilidad de que cada Autoridad Portuaria, en función de sus necesidades y localización geográfica, pueda acudir a una u otra Administración.

ENMIENDA NÚM. 38

FIRMANTE:

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 10. Tasas de ocupación

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 4.a.1), que quedaría redactado como sigue:

«4. El tipo de gravamen anual aplicable a la base imponible será el siguiente: a) De acuerdo con lo dispuesto en el título de otorgamiento, en el supuesto de ocupación de terrenos y de aguas del puerto para:

1.º Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al desarrollo de servicios portuarios, así como actividades portuarias comerciales, pesqueras: el 6 por ciento. No obstante, si la ocupación de terrenos y de aguas del puerto se lleva a cabo por clubes náutico-deportivos sin ánimo de lucro de las Islas Canarias, de Ceuta y de Melilla, el tipo de gravamen anual aplicable a la base imponible será del 5 por ciento.»

JUSTIFICACIÓN

El tipo de gravamen anual aplicable a la base imponible de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario, en el supuesto de ocupación de terrenos y de aguas del puerto para actividades náutico-deportivas, se ha incrementado del 5 al 6 por ciento, lo que determina un encarecimiento del canon de un 20 por ciento. Tal incremento equivale al porcentaje establecido en la disposición transitoria sexta de la Ley 48/2003, para la tasa por servicios generales, de la cual estaban exentos los clubes náuticos a tenor de lo establecido en el artículo 17.2.c) de la citada Ley. Es por ello que, por la vía de un incremento de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario, se ha llegado a una situación en la que, en la práctica, se está generando una situación igual a la que supondría la exigencia de la tasa por servicios generales a los clubes náutico-deportivos sin ánimo de lucro. No sucede lo mismo, sin embargo, respecto de los restantes obligados al pago de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario (que no estuvieran, como los clubes náutico-deportivos, exentos, conforme al vigente texto de la ley, de la tasa por servicios generales), cuya situación, tras el incremento del 20 por ciento aludido permanece invariable. Por ello, el perjuicio ocasionado, con la regulación propuesta en el Proyecto de ley de la tasa de referencia, es mucho mayor para los clubes náutico-deportivos. Por ello, se propone el mantenimiento del tipo actual.

ENMIENDA NÚM. 39

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
 (Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 10. Tasas de ocupación

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 9.e) del artículo 10, que quedaría redactado como sigue:

«e) Cuando el titular de la concesión sea un club náutico-deportivo sin ánimo de lucro u otro club deportivo sin fines lucrativos cuya concesión tenga por objeto la realización de actividades náuticas. El importe de esta bonificación será del 30 por ciento de la cuota de la tasa de ocupación. Para los clubes náutico-deportivos sin ánimo de lucro situados en los puertos de interés general de las islas Canarias, de Ceuta y de Melilla, la bonificación será del 50 por ciento.»

JUSTIFICACIÓN

La bonificación contemplada en la letra e) del apartado 9 del artículo 10 del proyecto de ley, asciende a un 30 por ciento (respecto de la cuota de la tasa correspondiente a los espacios terrestres, los de agua e instalaciones destinados exclusivamente a la realización de actividades náuticas). Sin embargo, dicha bonificación no contempla los espacios destinados a aulas, gimnasios y otras instalaciones de naturaleza semejante, de vital importancia para el desarrollo de la actividad por los clubes náutico-deportivos sin ánimo de lucro, que, sin embargo, deberían ser incluidos, al igual que deberían serlo aquellos espacios de agua ocupados por las embarcaciones destinadas a enseñanza y actividades náuticas distintas del amarre habitual de las embarcaciones de recreo. Tales espacios sí se incluyen, sin embargo, en la bonificación reconocida en la redacción actual de la ley, que no establece limitación espacial alguna a la bonificación aludida, por lo que el perjuicio económico para los clubes náutico-deportivos es claro.

Por otra parte, la bonificación aludida se limita a aquellos supuestos en que, al menos, un 80 por ciento de los atraques estén destinados a embarcaciones con eslora inferior a siete metros. A este respecto debe decirse que no se entiende la justificación de la utilización de este criterio (desconocido hasta este momento en la regulación de esta tasa); pero además resulta que este parámetro no se corresponde con la realidad, puesto que no existe ningún club sito en ningún puerto de interés general que cumpla con ese requisito, lo que determinaría una bonificación aplicable a un conjunto vacío de beneficiarios. Por ello se propone mantener la configuración actual de la bonificación.

ENMIENDA NÚM. 40**FIRMANTE:**

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Enmienda al artículo 13 (tasa del buque T-1)

Se propone suprimir el párrafo tercero del apartado 2.

Se propone modificar la redacción del párrafo tercero, que quedaría con la siguiente redacción:

«El sustituto designado en este precepto quedará obligado al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria. En caso de incumplimiento de sus obligaciones, en especial en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello sin perjuicio de las responsabilidades en que haya podido incurrir el sustituto.»

JUSTIFICACIÓN

El consignatario del buque es el representante del naviero en todas las operaciones realizadas en el puerto; no tiene sentido dejar fuera del ámbito de la representación el cumplimiento de las obligaciones tributarias con la Autoridad Portuaria.

ENMIENDA NÚM. 41**FIRMANTE:**

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 13.4. Tasa del buque (T-1)

De supresión del 8.º del número 4.1.

JUSTIFICACIÓN

Ajuste. En coherencia con la regulación de una cuantía básica específica para el transporte regular de muy corta distancia y alta frecuencia resulta innecesario el coeficiente que establece este apartado.

ENMIENDA NÚM. 42**FIRMANTE:**

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 14.4. Tasa del pasaje. (T-2)

De supresión de la letra g) del número 4.

JUSTIFICACIÓN

Ajuste. En coherencia con la regulación de una cuantía básica específica para el transporte regular de muy corta distancia y alta frecuencia resulta innecesario el coeficiente que establece este apartado.

ENMIENDA NÚM. 43**FIRMANTE:**

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 15.5. Tasa de la mercancía (T-3)

De supresión de la letra c), reordenación de letra d) que pasa a c).

Se propone el siguiente texto:

«5. En los supuestos que se indican a continuación, la cuota íntegra resultará de aplicar a la cantidad obtenida con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4 los coeficientes que respectivamente se indican:

a) A las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo internacional: 0,30.

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

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

d) A las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo dentro de una misma Autoridad Portuaria: 0,30.

JUSTIFICACIÓN

Se mantiene la exención de la Ley 48/2003 (artículo 24.5.I.A.b) a las mercancías en tránsito marítimo entre los puertos canarios de modo que la condición archipelágica no se convierta en una carga añadida a la movilidad de los residentes y las empresas de las islas.

ENMIENDA NÚM. 44

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Enmienda al artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5)

De modificación del número 4.b) del artículo 17.

Se propone la siguiente redacción:

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

En la zona I del puerto, por el acceso y, en su caso, estancia de las embarcaciones, la cuota será la cantidad, expresada en euros (€), resultante del producto de la superficie ocupada por el número de días naturales, completos o fracción de los mismos, por el coeficiente de 0,04€/m²/día. Todo ello sin distinción entre embarcaciones transeúntes o de paso y embarcaciones que tengan base en el puerto.

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

JUSTIFICACIÓN

La tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5) se exige por la utilización por las mismas de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias fijas que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado, así como la estancia en éste. Asimismo, constituye también hecho imponible de esta tasa la utilización de los muelles y pantalanés, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias por los tripulantes y pasajeros de las embarcaciones y 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.

Pues bien, en la regulación del régimen jurídico de la referida tasa llama la atención que las nuevas cuotas establecidas en el Proyecto de Ley representan un incremento injustificado, no sólo respecto de las vigentes hasta el año 2003, sino incluso en relación con las establecidas por la Ley 48/2003, que ya de por sí determinaban un incremento que era superior al 90 por ciento en caso de concesiones con espejo de agua, y al 250 por ciento en caso de no tener espejo de agua. Así, los coeficientes establecidos en el proyecto de ley incrementan las bases de cálculo señaladas para las dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en régimen de concesión, con respecto a la situación vigente en el año 2003, en un 300 por ciento para las embarcaciones base, y en un 400 por ciento para las embarcaciones transeúntes o de paso. En el supuesto de que dichas dársenas o instalaciones no tengan espacio de agua otorgado en concesión, el incremento es de casi un 500 por ciento en el primer caso y de un 600 por ciento para las embarcaciones de paso o transeúntes. A la vista del análisis porcentual expuesto, resulta evidente lo desmesurado del incremento en las cuotas que deberán, de llegar a ver la luz el presente Proyecto de Ley, ser ingresadas por estos conceptos.

Por otra parte, no se justifica un incremento del 80 por ciento de la cuota en una dársena o instalación náutico-deportiva otorgada en concesión, que excepcionalmente no tenga espacio de agua, si tenemos en cuenta, que en muchas de ellas los pantalanés muertos y demás medios de atraque y fondeo son proporcionados y costeados por el concesionario.

Igualmente, debe señalarse la extrañeza que suscita el hecho de que a las embarcaciones que se encuentren en las zonas con calados inferiores a un metro en bajamar máxima viva equinoccial, la cuota de la tasa se les aplica en un 50 por ciento, siempre y cuando la eslora máxima sea de siete metros, no resultando de aplicación, sin embargo, esta regla, respecto de las embarcaciones atracadas o fondeadas en zonas objeto de concesión.

En definitiva, las peculiaridades de los clubes náutico-deportivos sin ánimo de lucro no se ven, en modo alguno, reflejadas en la regulación abordada por el Proyecto de ley, respecto de la tasa T-5. Tampoco se ve reflejada en la regulación de la misma el principio de capacidad económica, a que se ha hecho ya referencia, en cuanto lejos de reconocer la realidad del momento presente, en que los clubes náutico-deportivos sin ánimo de lucro atraviesan serias dificultades para competir con las marinas y demás sociedades mercantiles, en la regulación de la tasa que de manera más directa les resulta de aplicación, se aborda un drástico incremento cuantitativo que, en modo alguno, fomenta las actividades náutico-deportivas.

ENMIENDA NÚM. 45**FIRMANTE:**

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Enmienda al artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5)

De modificación del número 4.b) del artículo 17.

Se propone la siguiente redacción:

«En las dársenas o instalaciones náutico-deportivas de los clubes náuticos-deportivos situados en los puertos de interés general de las Islas Canarias, de Ceuta y de Melilla, se aplicará una bonificación a la cuota íntegra de la tasa del 50 por ciento.»

JUSTIFICACIÓN

Misma que la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 46**FIRMANTE:**

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

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

De adición de un nuevo número 11 al artículo 17. Se propone la siguiente redacción:

«11. El pago de la tasa será exigible por adelantado. En el caso en que el sujeto pasivo domicilie el pago en entidad de crédito, se concederá una bonificación del 10 por 100 a la cuota de la tasa en las sucesivas liquidaciones que se efectúen. El pago de la tasa podrá exigirse en régimen de estimación simplificada, salvo renuncia expresa del concesionario autorizado. La cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización, teniendo en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 10 por 100 en el importe de la cuota tributaria.»

JUSTIFICACIÓN

No se comprende la desaparición de la bonificación del 10 por ciento existente hasta la fecha por domiciliación bancaria, puesto que la falta de este estímulo para el contribuyente determinará un elevado esfuerzo recaudatorio adicional.

ENMIENDA NÚM. 47**FIRMANTE:**

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

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

De adición de un nuevo número 12 al artículo 17.

Se propone la siguiente redacción:

«12. Se aplicará una bonificación del 20 por ciento a la cuota íntegra de la tasa en los supuestos en que concurran circunstancias especiales de falta de calado que impidan la normal navegación o estancia de las embarcaciones sujetas al pago de la tasa. Esta misma bonificación se aplicará a las concesiones o autorizaciones que carezcan de accesos terrestres para vehículos o vías de circulación operativas a las instalaciones.»

JUSTIFICACIÓN

Es aconsejable el reconocimiento de una bonificación de un 20 por ciento en el importe de la tasa para aquellos supuestos en que concurran situaciones especiales de falta de calado que impidan la normal navegación de las embarcaciones o incluso la normal estancia en su plaza de amarre. Igualmente aconsejable resultaría el reconocimiento de una bonificación de la cuota íntegra de dicha tasa en el caso de concesiones o autorizaciones que no tengan accesos terrestres para vehículos o vías de circulación operativas que permitan el acceso a las instalaciones. El reconocimiento de esta bonificación en la cuota íntegra de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo obedece a razones de estricta justicia material, basadas en el principio de igualdad. Puesto que la falta de calado y de accesos supone claras desventajas respecto de las embarcaciones afectadas, resulta también por ello necesario el reconocimiento de bonificaciones en tales supuestos.

ENMIENDA NÚM. 48**FIRMANTE:**

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 19.1. Bonificaciones

De adición de un nuevo número 3.º al apartado 1.a) del artículo 19.

Se propone la siguiente redacción:

«3.º Cuando los buques acrediten el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales, a la cuota íntegra de la tasa del buque se aplicará una bonificación de un 3 por ciento. Asimismo, cuando los clubes náutico-deportivos acrediten la implantación de nuevos sistemas de gestión y auditoría medio ambiental, a la cuota íntegra de la tasa de ocupación del dominio público portuario se aplicará una bonificación del 3 por ciento.

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

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

1.º El Ministerio de Fomento aprobará las guías de buenas prácticas ambientales en buques que determinarán el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales. El Ministerio de Fomento aprobará también las guías de buenas prácticas ambientales a observar por los clubes náuticos-deportivos.

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

JUSTIFICACIÓN

El Proyecto de Ley no incluye una bonificación a favor de los clubes náutico-deportivos sin ánimo de lucro por la implantación de sistemas de gestión y auditoría medioambientales, sin tener en cuenta que por aquéllos se está llevando a cabo una ingente labor de inversión en tales aspectos. Resulta, por tanto, necesaria la presente modificación para la incentivación de este tipo de prácticas.

ENMIENDA NÚM. 49**FIRMANTE:**

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 19 apartado 5

Se propone la adición de un nuevo apartado 5, con el siguiente texto:

«5. Para tener en cuenta la condición de insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad de las islas Canarias, se aplicarán las siguientes bonificaciones a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, en los puertos de interés general del archipiélago canario y balear, así como en los puertos de Ceuta y Melilla, para todos aquellos servicios marítimos que unan estos puertos con otros puertos, salvo los situados en el mismo archipiélago.

A la tasa al buque: Hasta el 40 por ciento. Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración cuando sea de aplicación la cuantía S y no es compatible con el coeficiente reductor de la tasa al buque de los apartados 4.1.7.^a y 4.1.8.^a del artículo 13.

A la tasa del pasaje: Hasta el 60 por ciento. Esta bonificación únicamente es aplicable en los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje, no siendo compatible con el coeficiente reductor de la tasa del apartado 4 d) del artículo 14.

A la tasa de la mercancía: Hasta el 40 por ciento. Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración en los supuestos de mercancía en régimen de entrada o salida marítima, no siendo compatible con los coeficientes reductores de la tasa a la mercancía del apartado 5 del artículo 15.»

JUSTIFICACIÓN

Se incorpora al texto de ley la condición de ultraperifericidad de las Islas Canarias, la condición de insularidad de las islas Baleares y la de situación de especial aislamiento de Ceuta y Melilla con el fin de mantener las bonificaciones a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía actualmente vigentes. De esta forma, estas bonificaciones salvan las objeciones comunitarias de que no se puede discriminar las tasas portuarias en función del puerto de origen o destino por estar en contra de la legislación comunitaria y de la legislación marítima internacional, ya que la bonificación se aplica a las mercancías de entrada marítima sin depender del puerto de origen y a las mercancías de salida marítima sin depender del puerto de destino. Por dicha razón las bonificaciones son no sólo aplicables a las islas Canarias al abrigo de la condición de ultraperifericidad, sino también, a las islas Baleares y a Ceuta y Melilla. Además, concentra las bonificaciones en los supuestos que

favorecen la economía y la cohesión territorial de los territorios.

ENMIENDA NÚM. 50

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 19 apartado 6

Se propone la adición de un nuevo apartado 6, con el siguiente texto:

«6. Por razones de interés social asociadas a la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares de un mismo archipiélago y eliminar los efectos negativos de la doble insularidad, se aplicarán a la cuota de las tasas al buque, del pasaje y de la mercancía a aquellos servicios marítimos que unan puertos de un mismo archipiélago:

A la tasa al buque: Hasta el 75 por ciento. Esta bonificación será incompatible con los apartados 4.1.7.º y 4.1.8.º del artículo 13.

A la tasa del pasaje: Hasta el 80 por ciento. Esta bonificación únicamente es aplicable en los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje, no siendo compatible con los coeficientes reductores de la tasa de los apartados apartado 4 d), 4 f) y 4 g) del artículo 14.

A la tasa de la mercancía: Hasta el 80 por ciento. Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración en los supuestos de mercancía en régimen de entrada o salida marítima, no siendo compatible con los coeficientes reductores de la tasa a la mercancía del apartado 5 del artículo 15.

A la tasa a la mercancía en tránsito marítimo interinsular: Hasta el 100 por cien.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone mantener un régimen específico de bonificaciones para los tráficos interinsulares.

ENMIENDA NÚM. 51

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 57.2. Concepto de servicios portuarios

De modificación de la letra d) del número 2 del artículo 57.

Se propone la siguiente redacción:

«2. Tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:

- a) ...
- b) ...
- c) ...
- d) Servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, y el trasbordo de mercancías y las operaciones complementarias de transporte intraportuario.»

JUSTIFICACIÓN

De mejora. Como se explica en detalle en las enmiendas a los artículos, un concepto funcional de estiba y desestiba incluye cuantas tareas sean precisas para realizar la carga y descarga del barco, lo que incluye no sólo esta actividad en sentido estricto, sino también la preparación y movimiento previos o posteriores exigidos para garantizar la realización de la estiba y desestiba en condiciones de seguridad y de calidad. Por esta razón se incluyen las actividades de transporte horizontal dentro del servicio de estiba y desestiba de mercancías.

Por otra parte, la expresión «transporte intraportuario de mercancías» en lugar del tradicional «transporte horizontal» se toma del anexo del malogrado proyecto de Directiva de acceso al mercado de los servicios portuarios.

ENMIENDA NÚM. 52

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 57.4. Concepto de servicios portuarios

De aclaración del número 4 del artículo 57.

Se propone la siguiente redacción:

«4. Asimismo, las Autoridades Portuarias prestarán servicios portuarios comunes, que son aquellos de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, necesarios para el cumplimiento de sus funciones, entre ellos, el servicio de vigilancia, seguridad y policía, que velará porque los servicios portuarios se presten de acuerdo con lo dispuesto en la normativa vigente.»

JUSTIFICACIÓN

De mejora técnica. Se precisa que entre los servicios comunes se encuentra el servicio de vigilancia, seguridad y policía portuaria, así como su función garante con respecto al resto de servicios portuarios.

ENMIENDA NÚM. 53

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 58.1. Régimen de prestación de los servicios portuarios

De adición al número 1 del artículo 58.

Se propone la siguiente redacción:

«1. Los servicios portuarios se prestarán por las Autoridades Portuarias en régimen de gestión indirecta siempre que no implique ejercicio de autoridad. Las Autoridades Portuarias podrán asumir, previo informe favorable de Puertos del Estado, la prestación directa de un servicio portuario cuanto por ausencia, insuficiencia de la iniciativa privada o por causa de interés general sea necesario garantizar una adecuada cobertura de las necesidades del servicio. En estos casos, las competencias reguladoras del servicio, incluida la aprobación del pliego de prescripciones particulares, corresponderá a Puertos del Estado y el plazo de prestación del servicio no podrá ser superior cinco años, salvo que subsistan las circunstancias que hayan motivado la asunción de la prestación.»

JUSTIFICACIÓN

De mejora. La asunción en la prestación directa del servicio es y ha sido responsabilidad directa de la Auto-

ridad Portuaria correspondiente. La emisión del informe de puertos del Estado en la forma propuesta (carácter vinculante) supone desplazar la competencia en esta materia al organismo Puertos del Estado.

Se añade un nuevo supuesto legitimador de la intervención de las autoridades portuarias en la prestación de servicios portuarios: El interés general. Si se quiere ser coherente con la declaración formal y, sobre todo, con lo que significa que los servicios portuarios «tenden a la consecución de los fines de las Autoridades Portuarias» (art. 57 del Proyecto de Ley), la intervención pública no puede quedar constreñida por las decisiones de los operadores privados, sino que es preciso que actúe cuando los intereses generales —los de la colectividad, no los de los operadores privados— puedan verse afectados, tomando la iniciativa pertinente. Lo contrario convierte esa declaración legal en palabras huecas.

ENMIENDA NÚM. 54

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 59. Utilización de los servicios portuarios

De modificación puntual:

Se propone la siguiente redacción:

«1. Los servicios portuarios se prestarán a solicitud de los usuarios, salvo el de señalización marítima y los servicios portuarios comunes indicados en el apartado cuatro del artículo 57, los cuales serán prestados siempre y sin necesidad de solicitud previa.»

JUSTIFICACIÓN

De mejora técnica. Se precisa que los servicios comunes siempre serán prestados sin necesidad de solicitud previa.

ENMIENDA NÚM. 55**FIRMANTE:**

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 60. Pliego de condiciones generales y de prescripciones particulares de los servicios portuarios

De adición.

Se propone la siguiente redacción:

«1. Las Autoridades Portuarias habrán de aprobar los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, previa audiencia de las organizaciones y asociaciones de operadores, de trabajadores y usuarios más representativas y representativas en el ámbito estatal cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego. Para ello, las Autoridades Portuarias remitirán el proyecto de pliego junto con el expediente completo a Puertos del Estado con el objeto de que informe con anterioridad a su aprobación definitiva.

Previamente, Puertos del Estado recabará informe de la Dirección General de Marina Mercante sobre los proyectos de pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios de practicaaje, remolque portuario y amarre y desamarre de buques, en lo que se refiere a la seguridad marítima, teniendo en este ámbito carácter vinculante. Este informe deberá emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación correspondiente, entendiéndose en sentido favorable si no fuera remitido en dicho plazo.»

JUSTIFICACIÓN

De mejora. Se habilita la necesaria participación de las organizaciones empresariales y sindicales con mayor representatividad o representativas en el sector. Téngase en cuenta que en el sector las organizaciones sindicales mayoritarias en España tienen escasa representación sectorial. En tal sentido se aprobó la redacción del artículo 80, sobre el Comité de servicios portuarios básicos, de la Ley 48/2003, objeto de modificación.

ENMIENDA NÚM. 56**FIRMANTE:**

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 63. Estaciones marítimas y terminales dedicadas a uso particular

De sustitución.

Se propone el siguiente texto:

«1. A los efectos previsto en esta Ley, se entenderá por estación marítima dedicada a uso particular aquella no abierta al tráfico comercial general, en la que se presten servicios al pasaje transportado en buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en el título concesional.

2. Se entienda por terminal dedicada a uso particular aquella no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías del titular de la misma, o de sus accionistas o partícipes, con control en la gestión de la terminal o del grupo de empresas al que pertenezca. En concreto, tendrá la consideración de terminal dedicada a uso particular aquella otorgada en concesión al titular de una planta de transformación o instalación industrial o a una empresa de su mismo grupo empresarial, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías directa y exclusivamente vinculadas con la referidas planta o instalación de procesamiento industrial, y esté expresamente identificada en el título concesional. Las mencionadas terminales habrán de disponer de atraque otorgado en concesión o autorización y la planta o instalación estar ubicada en el interior de la zona de servicios del puerto, o bien estar conectada con los espacios concesionados mediante instalaciones de transporte fijas específicas y exclusivas, esto es, tubería, cinca o infraestructuras ferroviarias de utilización exclusiva de origen a destino.

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

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

4. Los contratos para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación de mercancías estén restringidos al ámbito físico de una estación marítima o terminal dedicada a uso particular no incluirán las cláusulas referidas a cobertura universal. En estos casos, el titular del contrato de prestación del servicio portuario no tendrá que ser necesariamente el titular de la autorización o concesión.

5. En todos los puertos de interés general los contratos para la prestación de servicios en régimen de estación marítima y terminal dedicada a uso particular quedarán supeditados a la existencia, como mínimo, de un prestador de servicios portuarios abierto al tráfico general con capacidad suficiente para asegurar la regularidad y continuidad del servicio, en condiciones de seguridad y calidad, con independencia de la entrada de esos nuevos prestadores.»

JUSTIFICACIÓN

El texto propuesto fue el acordado por Puertos del Estado con la asociación de empresas estibadoras y consignatarias (Anesco) y con el sindicato mayoritario en el sector (Coordinadora) el 30 de septiembre de 2005. No existe razón alguna para modificar ese acuerdo.

Como complemento al texto inicialmente pactado, se suprime (aparece tachado en el texto convenido) el inciso «estructura tarifarla, y tarifas máximas, niveles de rendimiento y obligaciones relativas a continuidad y regularidad e función de la demanda del puerto» contenido en el apartado número 4. El proyecto propone, con lógica, la exclusión de obligaciones de servicio público en las instalaciones dedicadas al uso particular. Sin embargo, la única exclusión que tiene sentido es la referida a la cobertura universal. En efecto, un operador que presta servicios para sí mismo o para empresas de su grupo no está ofreciendo un servicio abierto, de modo que debe ser excluido de la obligación de atender toda demanda razonable. No, en cambio, del resto de obligaciones. Las cargas relativas a estructura tarifaria, tarifas máximas, niveles de rendimiento, incluso las obligaciones de regularidad y continuidad —con más razón cuando pueden atender hasta un 10% del tráfico abierto— se imponen por razón de interés general —esto es, que el puerto funcione en interés de los usuarios y consumidores—, no por interés particular de los operadores, cualesquiera que sean. Mantener lo contrario supone admitir que el puerto es de interés general sólo en una parte, allí donde opere un prestador de servicios abiertos al tráfico comercial general.

Por otra parte, el texto propuesto supone diferenciar, básicamente, dos tipos de prestadores de servicios en el puerto, unos con obligaciones de servicio público, otros sin ellas y sin necesidad de contribuir a las mismas, que contradice la normativa comunitaria sobre la libre competencia y las propias propuestas europeas en la materia que proscriben cualquier medida que «distorsione la competencia» (es el caso de la Directiva 2001/96/CE sobre buques graneleros, y del proyecto de Directiva de Acceso a los Servicios Portuarios, definitivamente rechazada por el Parlamento Europeo).

De otra parte, en el número 5 de la enmienda se requiere la garantía del interés general en el uso y destino de las instalaciones portuarias de forma que, en todo caso, se garantice la existencia de servicios abierto

al tráfico general. Sólo entonces tiene sentido que otros operadores ocupen espacio portuario y atiendan sus propios tráficos.

La finalidad de la enmienda pretende que el modelo de gestión indirecta de los servicios sea compatible con la inexistencia de oligopolios en los que sólo puedan entrar quienes ya están asentados, como parece resultar del proyecto de ley. Esta fórmula debe ser compensada con la reserva de un mínimo de espacio portuario y de operadores que aseguren el uso público, lo contrario choca frontalmente con la libertad de prestación de servicios, la libertad de acceso a los servicios portuarios y la libre competencia que se predica en los objetivos del proyecto; y, además, pugna con el dominio público del puerto por afectación a un uso general.

ENMIENDA NÚM. 57

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 67.1. Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

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

Por Orden del Ministerio de Fomento se establecerá la composición y funcionamiento del observatorio permanente, garantizando la presencia de autoridades portuarias, comunidades autónomas y organizaciones representativas a nivel nacional de los prestadores, trabajadores y usuarios de servicios portuarios.

En Canarias y Baleares se crearán observatorios permanentes de ámbito archipelágico.

2. ...»

JUSTIFICACIÓN

Se mantiene el texto vigente en el artículo 79 de la Ley 48/2003. De tal forma que la ley indica las entidades que, necesariamente, deberán integrar el observatorio.

Asimismo, se dispone la creación de observatorios específicos para Canarias y Baleares por la importancia que tienen los puertos para sus respectivas economías.

ENMIENDA NÚM. 58

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 68. Comité de servicios portuarios

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

«En cada puerto se constituirá un Comité de servicios portuarios, del que formarán parte los usuarios de servicios u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas y representativas de ámbito nacional. La Autoridad Portuaria consultará, al menos una vez al año, a dicho Comité en relación con las condiciones de prestación de dichos servicios y, en particular, sobre las tarifas de los servicios portuarios abiertos al uso general, la organización y la calidad de los servicios.

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

JUSTIFICACIÓN

La norma vigente regula la presencia de las organizaciones sindicales y empresariales «más representativas» y «representativas», lo que se adapta a las características sindicales del sector, posibilitando la presencia de las organizaciones mayoritarias y distingue los niveles de representación previstas en la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

ENMIENDA NÚM. 59

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio público de manipulación de mercancías

De modificación, adición y supresión.

Se propone la redacción siguiente:

«1. Se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga, transbordo y transporte intraportuario de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte.

- a) ...
- b) ...
- c) ...

d) El transporte intraportuario comprende el grujaje de mercancías, almacenamiento en lugar no cerrado, la preparación de la carga para su estiba o reparto, la entrega y recepción y la remoción de mercancías.

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

a) Los bienes propiedad de las Autoridades Portuarias, siempre que la manipulación de los mismos se realice por sus propios medios.

b) Las cartas, tarjetas, paquetes postales y otros bienes que sean objeto de los servicios reservados al prestador del servicio postal universal.

c) La pesca fresca, el bacalao verde y sus productos elaborados a bordo cuando sea realizada por la tripulación del buque.

d) Los residuos de carga procedentes de los buques.

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

a) El manejo de medios mecánicos propiedad de la Autoridad Portuaria y la manipulación de mercancías del Ministerio de Defensa, salvo que en el servicio se realice por una empresa titular de un contrato para la prestación del servicio de manipulación de mercancías.

b) El manejo de grúas automóbiles que no estén permanentemente adscritas a operaciones de manipulación portuaria y sean conducidas por su personal habitual, siempre que ningún operador autorizado disponga de las mismas y no exista en el puerto personal habilitado para su manipulación.

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

d) La conducción, enganche y desenganche de cabezas tractoras que embarquen o desembarquen remolques, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio hasta su embarque, o desde el barco hasta fuera de la mencionada zona.

e) La conducción de vehículos de todo tipo que transporten mercancías hasta pie de grúa o de instalación de carga, en operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a barco, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio.

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

f) Las labores complementarias de sujeción y trincado cuando sean realizadas por las tripulaciones de los buques.

g) Las operaciones de carga, descarga y transbordo para el avituallamiento, salvo que se realice por medio de empresa prestadora del servicio de manipulación de mercancías. Asimismo, las operaciones de carga, descarga y transbordo para el aprovisionamiento de buques cuando no se precise emplear medios de carga adscritos permanentemente a operaciones de manipulación portuaria, así como la carga o descarga de las piezas y repuestos para la reparación del buque y la maquinaria y herramientas precisas para dichos trabajos.

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

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

i) Las operaciones que se realicen en instalaciones portuarias en régimen de concesión o autorización, cuando dichas instalaciones estén directamente relacionadas con plantas de transformación, instalaciones de procesamiento industrial o envasado de mercancías propias que se muevan por dichos terminales marítimos de acuerdo con su objeto concesional, salvo que se realicen por una empresa estibadora. Las mencionadas instalaciones habrán de disponer de atraque otorgado en concesión o autorización, y las plantas o instalaciones estar ubicadas en el interior de la zona de servicio del puerto, o bien conectada con los espacios concesionados mediante instalaciones de transporte fijas, específicas y exclusivas, esto es, tubería, cinta o infraestructuras ferroviarias de utilización exclusiva de origen a destino.

Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías que sean realizadas en concesión o autorización en las condiciones indicadas en el párrafo anterior deberán ser realizadas con trabajadores que cumplan los requisitos de formación exigidos por el apartado cinco del presente artículo, sin que sea exigible la participación de la empresa por cuya cuenta presten sus servicios los trabajadores en el capital de la Agrupación Portuaria de Interés Económico (APIE).

4. La Autoridad Portuaria podrá autorizar al naviero o armador el manejo de medios de carga y descarga propios del buque por personal de su tripulación, una vez se acredite, mediante la presentación de los oportunos certificados de la autoridades competentes, la idoneidad de los medios técnicos empleados y la cualificación del personal que los maneje, particularmente en materia de prevención de riesgos laborales, que deberán ser equivalentes a los requisitos exigidos a los prestadores de esos servicios portuarios, incluyendo la necesaria habilitación de su personal. La Autoridad Portuaria podrá imponer las condiciones necesarias a fin de que se garantice la realización de la operación en condiciones de seguridad y calidad ambiental

En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarboles el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorándum de París o descrito como de alto o muy alto riesgo en la citada lista.

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

5. Con el objeto de garantizar la profesionalidad y adecuada cualificación del personal que intervenga en las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías, independientemente del régimen laboral aplicable a las mismas, serán realizadas por los trabajadores que acrediten haber obtenido la correspondiente habilitación profesional.»

JUSTIFICACIÓN

Sobre la definición del servicio de manipulación de mercancías: el proyecto de ley formula una definición de las tareas y de los bienes a los que alcanza la estiba y desestiba como servicio portuario que tiene dos caracteres interrelacionados: el primero, se recortan tareas que, en la actualidad, forman parte del servicio público de estiba y desestiba; el segundo, este recorte no responde a ningún motivo conocido ni razonable, se excluyen tareas que materialmente son estiba y desestiba, sin que exista una causa técnica que lo justifique.

Por ello, se excluyen los adjetivos que, en contra de la realidad de esta actividad, pretenden limitar su ámbito como las expresiones «...deberán realizarse íntegramente dentro de la zona de servicio del puerto

y guardar conexión directa e inmediata con una concreta operación de carga, descarga o transbordo de un buque determinado». Y es que el efecto limitador de estos términos recorta el ámbito material propio de este servicio portuario sin justificación. Parece desconocerse que la mercancía llega al puerto con la previsión de ser embarcada pero que, en numerosas ocasiones, se desconoce con precisión «el buque determinado» y, desde luego, sale del puerto porque ha llegado en un buque. De ahí la supresión del último párrafo del número 1 del artículo 73 del Proyecto de Ley, a fin de que la norma se acomode a la realidad de esta actividad portuaria.

Lo cierto es que, con independencia de quién lo preste y de cómo se organice para hacerlo, cuando se habla de estiba y desestiba de mercancías se hace referencia a un conjunto de tareas y labores que, sin solución de continuidad entre ellas, permiten el tránsito tierra-buque-tierra de esos bienes y el propio transporte marítimo, un conjunto de tareas que requieren una cualificación profesional para hacerlo en condiciones de calidad y seguridad para el puerto, el buque y las personas que lo realizan. La excepción alcanza a aquellos supuestos en que los medios técnicos hacen innecesaria la prestación del servicio —tubería— y, en ciertos casos, cuando la tripulación está capacitada para realizarlo. En suma, el concepto de estiba y desestiba es funcional, no geográfico, y abarca todas las tareas apuntadas.

A la luz de ese concepto, la enmienda recupera la delimitación de estiba y desestiba del Real Decreto-ley 2/1986 y su complemento el Real Decreto 371/1987, si bien respetando el esquema del proyecto, y, la amplía a las denominadas actividades complementarias, que, en la actualidad, se vienen realizando como actividad de estiba y desestiba, directamente vinculadas con el rendimiento en la carga y descarga de los buques. Se solventa, con ello, un conflicto que ha sido artificialmente creado cuando se refiere a la eventual realización de las labores de entrega y recepción de mercancías por las empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías.

Por otra parte, la enmienda realiza algunos ajustes meramente técnicos. Casi en su totalidad están referidos a la condición de exclusión de la intervención de un prestador del servicio de mercancías, cuando la actividad es realizada por un tercero por sus propios medios. Así, los bienes de las autoridades portuarias y del Ministerio de Defensa estarán excluidos, pero, claro está, siempre que su estiba y desestiba la realicen por sí mismos y, en similar sentido, para los supuestos de intervención tripulaciones de buques, conductores de sus vehículos, conductores de medios terrestres que acceden con mercancía al puerto o salen directamente del mismo, etc. De otra parte, la exclusión del correo no puede plantearse en los términos del proyecto. El correo ha dejado de ser servicio público en régimen de monopolio, gestionado por Correos y Telégrafos, para

pasar a convertirse en actividad privada con multitud de operadores. La exclusión sólo es aplicable a los bienes que constituyen el objeto de los servicios postales reservados al operador responsable del servicio postal universal, de acuerdo con el artículo 18 de la Ley 24/1998, de 13 de julio, del Servicio Postal Universal.

En cuanto al apartado 4, se enmienda para, posibilitando la prestación de servicios directamente del naviero o armador del buque, exigir las mismas condiciones que a los operadores que prestan servicios en los puertos españoles. Así lo establecía el malogrado proyecto de Directiva sobre acceso al mercado de los servicios portuarios con el fin de evitar competencia desleal (artículo 13.3 del proyecto, posición común del Consejo y la Comisión, no enmendada por el Parlamento). La exigencia de seguridad en las personas y las cosas y la calidad en la prestación del servicio a la mercancía, es requisito inexcusable para que se disponga de iguales condiciones que para cualquier operador de servicios portuarios instalado en el puerto correspondiente.

En relación con el apartado 5, la realización de los trabajos propios de los servicios portuarios, con independencia de la existencia de formación académica reglada, debe requerir una habilitación profesional en la que se acredite que se tiene los conocimientos y la experiencia suficientes para realizar esas labores en condiciones de seguridad, calidad y profesionalidad. Así lo admitió, expresamente, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (STJUE de 16 de septiembre de 1999, C-22/98); por ello, se ordena conceptualmente y se omite la falta de regulación básica de la profesionalización de los trabajadores habilitados para la realización del servicio de manipulación de mercancías. Así se establece el nivel de formación mínimo de acceso a las pruebas de habilitación que compete a las Autoridades Portuarias facultándolas para determinar el número de profesionales necesarios en cada puerto. En similar sentido, se autoriza la regulación del establecimiento de obligaciones de servicio público a los prestadores de los servicios para facilitar la formación práctica y, con ello, completar la habilitación del personal que haya superado la prueba de acceso como único medio de garantizar la profesionalidad. En concordancia con la disposición adicional quinta en la nueva redacción propuesta por enmienda.

Por último, se corrige la omisión de la presencia de los sindicatos y organizaciones «representativas» indicado en apartados anteriores y se actualiza la denominación de los Ministerios competentes.

ENMIENDA NÚM. 60**FIRMANTE:**

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

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

De modificación y supresión.

Se propone la siguiente redacción:

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

2. En cada puerto de interés general existirá una entidad que tendrá por objeto la puesta a disposición de las empresas estibadoras de personal portuario para atender, en régimen diario y, en su caso, en el que se convenga por convenio colectivo, las actividades comprendidas en el servicio de manipulación de mercancías, con el fin de asegurar la profesionalidad de los trabajadores y la regularidad y continuidad necesarias para su prestación. Esta entidad adoptará la forma de Agrupación Portuaria de Interés Económico, establecida en la disposición adicional sexta.»

JUSTIFICACIÓN

Se habilita a la autonomía de la voluntad de las partes para que, por convenio colectivo, se amplíe la duración del régimen de adscripción de trabajadores a las empresas estibadoras por períodos superiores. Además del mandado constitucional en tal sentido, el análisis de la experiencia práctica en el sector permite constatar que la negociación colectiva ha resultado ser el instrumento más estable y menos conflictivo en la ordenación laboral del régimen de trabajo.

No es justificable introducir un régimen dual en la regulación de los puertos españoles de interés general rehabilitando unas sociedades estatales (Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba, S.A.) que extinguió la norma en vigor y que, además, han sido transformadas en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico integradas, al 100%, por las empresas prestadoras de los servicios de manipulación de mercancías. Los puertos de Bilbao, Barcelona, Valencia, Algeciras, Tenerife, Castellón y Málaga, entre otros, se han transformado en APIEs sin que exista demanda social en sentido contrario. La presencia de las Autoridades Portuarias en el capital social de las sociedades estatales de estiba condiciona su actuación como organismo regulador del servicio y le impide la plena realización de sus fun-

ciones como administración pública adjudicataria de los contratos.

Por último, se recupera la función de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico como instrumento de garantía de la profesionalidad.

ENMIENDA NÚM. 61**FIRMANTE:**

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 75. Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba

Nueva denominación y modificación parcial.

Se propone la siguiente redacción:

«Artículo 75. Agrupaciones Portuarias de Interés Económico.

1. Las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico tendrán por objeto garantizar la regularidad, continuidad, seguridad y calidad, en la prestación del servicio de manipulación de mercancías en los puertos, a cuyo efecto suministrarán personal portuario con habilitación profesional, para atender las actividades comprendidas en el citado servicio, que no pueda ser realizado por los trabajadores de las empresas estibadoras. Asimismo, las agrupaciones portuarias de interés económico podrán suministrar personal para desarrollar actividades complementarias del servicio de manipulación de mercancías a los accionistas que, debidamente autorizados, las realicen. Igualmente, será objeto de estas agrupaciones la formación continua de los trabajadores que garantice la profesionalidad en el desarrollo de las tareas portuarias, a cuyo efecto los socios vendrán obligados a colaborar con la Agrupación facilitando los medios que sean necesarios.

2. Las Agrupaciones portuarias de interés económico tendrán personalidad jurídica, carácter mercantil y se regirán por lo dispuesto en esta Ley y supletoriamente por la Ley 12/1991, de 29 de abril (RCL 1991, 1149), de Agrupaciones de Interés Económico.

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

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

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

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

El ingreso de un nuevo accionista obligará a que los ya incorporados a la Agrupación Portuaria de Interés Económico procedan a realizar, a favor de aquél, enajenaciones forzosas de acciones con el mismo criterio de proporcionalidad establecido en el párrafo anterior.

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

Las ampliaciones de capital de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico requerirán la aprobación del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en los términos previstos en el artículo 37.1.q) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

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

En el caso de que alguno de los socios no hiciera frente al pago de las cuotas conforme los apartados anteriores en el plazo señalado al efecto por el órgano de administración de la Agrupación, éste podrá:

a) Reclamar por vía ordinaria el cumplimiento de esta obligación, con abono del interés legal y de los daños y perjuicios causados por morosidad.

b) Suspender la puesta a disposición al socio moroso del personal de la Agrupación hasta que se encuentre al corriente de las cuotas devengadas y no satisfechas más los intereses y gastos devengados. Ello no habilitará al socio moroso para poder realizar labores de carga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías o labores complementarias con cualquier otro personal que sea ajeno a la propia plantilla del socio moroso.

c) En caso de incumplimiento reiterado podrá, además, solicitar de la Autoridad Portuaria la extinción de la licencia por incumplimiento del titular de sus obligaciones para con la Agrupación.

6. Adopción de acuerdo. Asamblea de socios. El número de votos atribuido a cada socio será proporcional a su participación en el capital social y se fijará en la escritura de transformación de la Agrupación.

La Asamblea de socios adoptará los acuerdos por unanimidad de todos los socios en aquellas cuestiones a las que se refiere el artículo 10, párrafo 2, de la Ley 12/1991, de 29 de abril. Se exceptúa lo relativo al objeto de la agrupación, que no podrá ser modificado.

Dichos acuerdos deberán respetar en todo caso los criterios previstos en esta Ley.

Para la válida constitución de la Asamblea de socios para deliberar sobre cuestiones no comprendidas en el apartado anterior, será necesaria la asistencia, presentes o representados, de socios que ostenten, al menos, el 50% del capital social. Los acuerdos se adoptarán por mayoría de votos de socios asistentes, presentes o representados, siempre que dicha mayoría represente, al menos, el 50% del capital social y hayan contratado al menos un 60% de la actividad de la Agrupación del año natural anterior. A estos efectos, se entiende por actividad el grado de utilización de la plantilla por cada uno de los socios, medido por volumen de facturación. La escritura de transformación podrá fijar quórum superiores de constitución y votación.

En el supuesto de que un socio ostente más de 50% del capital social, los acuerdos a los que se refiere en el apartado anterior, requerirán, además, la concurrencia de la voluntad de otro socio o, en su caso, la aprobación de la Autoridad Portuaria.

7. Órgano de administración. La Agrupación Portuaria de Interés Económico se regirá por un Consejo de Administración. La escritura de transformación determinará la composición de dicho órgano.

8. La contratación de personal se acordará por el Consejo de Administración de la Agrupación Portuaria de Interés Económico de acuerdo con sus estatutos.

9. Podrán ser impugnados los acuerdos de la asamblea de socios o del consejo de administración, que sean contrarios a la Ley, atenten contra la libre competencia, se opongan a la escritura de constitución, o lesionen en beneficio de uno o varios socios, o de terceros, los intereses de la agrupación. Serán nulos los acuerdos contrarios a la Ley. Los demás acuerdos serán anulables.

La acción de impugnación de los acuerdos nulos o anulables deberá ejercitarse dentro del plazo de caducidad fijada en la LSA.

Estarán legitimados para la impugnación de los acuerdos nulos y anulables todos los socios, los administradores, la Autoridad Portuaria en que la agrupación ejerza su actividad, y cualquier tercero que acredite interés legítimo. Los acuerdos relativos a la prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, que resulten gravemente dañinos para el interés general del puerto, o que perjudiquen a la libre competencia entre los prestadores del servicio, podrán ser suspendidos por el Presidente de la Autoridad Portuaria, por propia iniciativa o a instancia de los socios que representen al menos el cinco por ciento del capital social, debiendo proceder, en el plazo de 20 días a contar desde la adopción de tal medida, a la impugnación del acuerdo suspendido, con expresa solicitud de ratificación de la medida cautelar adoptada. Si no se procediera a la impugnación del acuerdo en el plazo señalado, el acuerdo de suspensión quedará sin efecto.

El acuerdo de suspensión producirá efectos desde la fecha en que se adopte, y hasta que el órgano jurisdiccional civil se pronuncie sobre la procedencia de la medida cautelar adoptada. Caso de no procederse a la impugnación en el plazo señalado, el acuerdo de suspensión quedará igualmente sin efectos.

Para la impugnación de los acuerdos sociales se seguirán los trámites previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

10. Obligaciones de información. Las agrupaciones deberán aportar a la Autoridad Portuaria la información que precisen para el cumplimiento de sus fines y les sea requerida al efecto y, en particular, las interesadas por el observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios básicos. A efectos informativos y en garantía del cumplimiento de las obligaciones indicadas en el apartado 1 de este artículo, la Autoridad Portuaria competente tendrá derecho de asistencia a las Asambleas de socios y Consejo de Administración de la APIE, recayendo en el Presidente del Consejo de Administración la obligación de convocar en igual plazo y forma que a los socios y consejeros de la Agrupación. Asimismo, la Autoridad Portuaria tendrá derecho a recibir la documentación entregada a los socios.

11. Ingreso de nuevos socios. La obtención del correspondiente contrato con la Autoridad Portuaria para la prestación del servicio de manipulación de mercancías, con las excepciones previstas en la ley, obligará al titular de la misma a incorporarse como nuevo socio a la agrupación, y a los socios ya incorporados, a que procedan a realizar, a favor de aquél, la enajenación de la participación que corresponda.

La participación será fijada por la asamblea de socios de la agrupación en un plazo máximo de 15 días desde que la Autoridad Portuaria le comunique la obtención de la correspondiente licencia, reajustándose proporcionalmente la participación del resto de los socios.

Si la asamblea de socios de la agrupación no adoptara acuerdo alguno en el citado plazo, el socio, además de los derechos que legalmente le correspondan, podrá solicitar y obtener la cesión de la mano de obra del personal portuario de la agrupación que necesite para el cumplimiento de sus fines.

12. Extinción de licencias. Será causa de resolución del contrato de prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, además de las establecidas en la Ley o fijadas en el otorgamiento del propio contrato, el incumplimiento reiterado del pago de las cuotas a que esté obligado cada uno de los socios, previa audiencia del interesado.

13. Separación de socio. No podrá separarse de la agrupación ningún socio en tanto sea titular de un contrato de gestión indirecta del servicio de manipulación de mercancías o de integración del servicio, salvo cuando la ley establezca expresamente la inexistencia de tal obligación legal.

14. Pérdida de la condición de socio. La extinción del contrato de prestación o de integración del servicio de manipulación de mercancías, por cualquiera de los motivos legalmente establecidos, será causa de pérdida de la condición de socio.

La pérdida de la condición de uno de los socios dará lugar a la adquisición forzosa de su participación por los restantes proporcionalmente a su participación en el capital social.

15. Arbitraje. Para resolver los conflictos que pudieran surgir entre los socios y la APIE, bien en el ejercicio del objeto o actividad social, o bien en la interpretación o aplicación de los estatutos o de los acuerdos sociales adoptados, las partes se podrán someter voluntariamente a arbitraje de equidad.

En tal caso, el arbitraje se producirá en la sede de la Autoridad Portuaria conforme a lo dispuesto en la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, mediante el nombramiento de un árbitro por cada una de las partes en conflicto y un tercero árbitro designado por la Autoridad Portuaria. Este último actuará como Presidente con facultad dirimente en caso de empate.»

JUSTIFICACIÓN

Se mantiene la regulación vigente en lo referente a la constitución de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico que, de esa forma, asumen la plena responsabilidad empresarial en la relación laboral con los estibadores portuarios y la totalidad de los costes del personal, correspondiendo a las mismas la adecuación de la dimensión de la plantilla a las necesidades operativas del servicio de manipulación de mercancías asignado por gestión indirecta.

Se incorpora en el número 1 las obligaciones de servicio público en la garantía de la profesionalidad de los trabajadores y la consiguiente formación profesional.

Asimismo, se incorpora en el número 5 el régimen de financiación el acuerdo adoptado por el organismo Puertos del Estado con Anesco y Coordinadora el 30 de septiembre de 2005.

También se instrumenta por la intervención de la Autoridad Portuaria en supuestos de riesgo de monopolio o control de un socio (último párrafo del apartado 6). En tal sentido, se regula el derecho de información de la Autoridad Portuaria mediante la facultad de asistir a las reuniones de la Asamblea y del Consejo. Asimismo, mantiene las competencias que le corresponde como administración portuaria en la ordenación del servicio de manipulación de mercancía ejercida por medio de las condiciones de los pliegos de condiciones generales y particulares del servicio y las derivadas con contrato suscrito (número 10).

Por último, se incorpora la experiencia positiva de algunas APIES ya constituidas sobre la utilización del sistema arbitral para resolver discrepancias entre los socios y las Agrupaciones, de forma que se incorpora a la Autoridad Portuaria en la solución de los conflictos en garantía de la prestación continuidad y de calidad del servicio básico de manipulación de mercancías (apartado 15).

ENMIENDA NÚM. 62

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 76. Contratación de los trabajadores de estiba

De modificación parcial.

Se propone la siguiente redacción:

«1. La relación laboral de los trabajadores de estiba podrá establecerse tanto se realizará con las entida-

des de puesta a disposición de personal portuario señaladas en el artículo 74.2. Asimismo, las empresas prestadoras del servicio portuario de manipulación de mercancía, podrán incorporar a sus plantillas en régimen de relación laboral común trabajadores de estiba. La relación indicada en el primer supuesto la consideración de relación laboral de carácter especial.

2. Cuando un trabajador procedente de la entidad de puesta a disposición de personal portuario establezca relación laboral común con una empresa estibadora, la relación laboral especial con dicha entidad de puesta a disposición quedará suspendida, teniendo el trabajador la opción de reanudar esta relación especial de origen si se extingue la relación laboral común por causas económicas, tecnológicas u organizativas y por despido disciplinario declarado improcedente, si la empresa no opta por la readmisión. Asimismo, podrá restablecerse la relación laboral especial por mutuo acuerdo entre el trabajador y la empresa si se han prestado al menos seis meses de trabajo efectivo, salvo que se pacte otra duración mínima, en su caso, en la negociación colectiva de ámbito estatal, que en ningún caso será inferior a un mes. La opción de reanudación de la relación laboral especial no existirá en los supuestos de extinción de la relación laboral común por dimisión del trabajador o por despido disciplinario declarado procedente. En los supuestos en que la relación laboral común establecida con una empresa estibadora lo sea bajo la modalidad de contrato a tiempo parcial no se producirá la suspensión regulada en el párrafo anterior a tiempo completo, continuando produciendo efectos la relación laboral especial, que quedará novada en la modalidad de contrato a tiempo parcial.

3. Las empresas estibadoras podrán contratar directamente trabajadores en relación laboral común de las especialidades y cualificación que necesiten, procedentes de las entidades de puesta a disposición de personal portuario, a través de ofertas nominativas o innominadas. De no existir en las citadas entidades de puesta a disposición de personal portuario el personal adecuado y en número suficiente, las contrataciones necesarias serán realizadas por dichas entidades de puesta a disposición de entre los trabajadores que cumplan los requisitos establecidos en el 73.5, hasta alcanzar el tamaño de la plantilla óptima aprobado por su Consejo de Administración.

4. Las empresas estibadoras integradas en las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico podrán acreditar la plena disposición del número de trabajadores cualificados para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías exigidos en el pliego de prescripciones particulares, mediante su participación en el capital social en el porcentaje equivalente de la plantilla de la Agrupación.»

JUSTIFICACIÓN

En el número 1 se regula con mayor precisión el régimen de contratación de trabajadores de la estiba incorporando la regulación del RDL 2/86 (derogado en el proyecto de ley) en cuanto establece el mandato de contratación preferente de los trabajadores de la plantilla de las transformadas Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba, S.A. Se mantiene la regulación del proyecto, esto es, la eventual incorporación de los trabajadores de estiba a la plantilla de la empresa en régimen de relación laboral común.

En el número 2 se incorpora la redacción acordada por Puertos del Estado con Anesco y Coordinadora en el documento suscrito en 2005.

En el número 3 se suprime la exigencia de contratación de trabajadores en régimen de relación laboral común por cuanto han asumido las obligaciones económicas del 100% de la plantilla de la Agrupación personal y mancomunadamente y las obligaciones empresariales con carácter subsidiario de la Agrupación (Disposición adicional sexta, 4 de la Ley 48/2003).

ENMIENDA NÚM. 63

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 77. Relación laboral especial de los trabajadores de estiba

De modificación.

Se propone la siguiente redacción:

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

2. Se considera relación laboral especial de los trabajadores de estiba la establecida, de una parte, por las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico reguladas en el artículo 75, y de otra, por los trabajadores que, cumpliendo los requisitos del artículo 73.5, sean contratados para desarrollar los trabajos corres-

pondientes a las actividades definidas como integrantes del servicio portuario de manipulación de mercancías a que se refiere el artículo 73.1. El contrato de trabajo en el ámbito de esta relación laboral especial sólo podrá concertarse por tiempo indefinido.

Quedan fuera del ámbito de esta relación especial las relaciones laborales establecidas entre las entidades de puesta a disposición de personal portuario y el personal contratado por ellas para realizar actividades que no tengan la consideración de portuarias.

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

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

5. La relación laboral especial se extinguirá, además de por las causas previstas en el artículo 49 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por voluntad de las entidades de puesta a disposición de personal portuario cuando el trabajador rechazase reiteradas ofertas de empleo adecuadas a su categoría profesional provenientes de empresas estibadoras que desearan establecer con él una relación laboral común en los términos del artículo 76.3. Para considerar como adecuada una oferta de empleo, la misma deberá garantizar unos ingresos en cómputo anual y en condiciones homogéneas, al menos iguales a los que el trabajador percibiría de seguir vinculado a la entidad de puesta a disposición de personal portuario. Se considerará que el rechazo de la oferta es reiterado cuando se rechacen dos ofertas en un período de dos años, comenzando a contarse este período a partir del día siguiente a aquél en que se haya rechazado la primera oferta.

6. Con la finalidad de contribuir a garantizar la regularidad y continuidad en la prestación del servicio, las entidades de puesta a disposición de personal portuario deberán proporcionar con carácter temporal a las empresas estibadoras los trabajadores pertenecientes a su plantilla que las empresas estibadoras demanden para el desarrollo de las tareas que no puedan ser cubiertas por el personal propio de cada empresa. Los trabajadores que pasen a realizar estas tareas lo harán mediante el sistema de rotación. En tales supuestos las entidades de puesta a disposición de personal portuario conservarán el carácter de empresario respecto de estos trabajadores, sin perjuicio de los derechos y obligaciones específicos en materia de organización del trabajo y condiciones de desarrollo del mismo que a las empresas estibadoras se atribuye en este artículo. Los respectivos derechos

y obligaciones derivados de la relación establecida entre la entidad de puesta a disposición de personal portuario y la empresa estibadora se determinarán en el acuerdo que al efecto se suscriba.

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

7. Sin perjuicio del ejercicio por la entidad de puesta a disposición de personal portuario de la facultad disciplinaria atribuida por el artículo 58 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, cuando una empresa considere que por parte de un estibador portuario se hubiera producido un incumplimiento contractual, lo pondrá en conocimiento de la entidad a cuya plantilla pertenezca dicho trabajador, a fin de que por la misma se adopten las medidas sancionadoras correspondientes. La empresa podrá además efectuar una concreta propuesta de sanción, que tendrá carácter vinculante. Asimismo, de conformidad con lo establecido en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, corresponderá a las empresas estibadoras garantizar la efectividad del derecho de los trabajadores a la protección en materia de seguridad y salud laboral, con las obligaciones y responsabilidades que se atribuyen a las empresas usuarias en las relaciones de trabajo a través de empresas de trabajo temporal. Las entidades de puesta a disposición de personal portuario tendrán las responsabilidades que en el artículo 28 de la Ley 31/1995 se atribuyen a las empresas de trabajo temporal.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Se mantiene la Agrupación Portuaria de Interés Económico como única entidad que tiene encomendada la puesta a disposición de personal portuario.

Las enmiendas a los números 2 y 5 responden a los acuerdos suscritos entre Puertos del Estado, Anesco y Coordinadora en 2005.

ENMIENDA NÚM. 64

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 78. Intervención de las comunidades autónomas en a determinación del porcentaje de contratación en relación laboral común

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

La atribución de competencia a las comunidades autónomas para incrementar el porcentaje de trabajadores portuarios en relación laboral común o establecer otras particularidades afecta al régimen laboral, competencia exclusiva del Estado.

En todo caso, si se considerase que tal disposición está relacionada con las competencias reguladoras de la prestación del servicio y, en consecuencia, al régimen administrativo, debería facultarse a los órganos de gobierno de las comunidades autónomas para poder incrementar o disminuir el porcentaje señalado en la ley.

ENMIENDA NÚM. 65

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 85. Entrega, recepción y otros traslados de mercancías

De modificación parcial

Se propone la siguiente redacción:

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

2. Las empresas prestadoras de los servicios de manipulación de mercancías están autorizadas para la realización de las actividades portuarias complementarias vinculadas directamente con su actividad, como las operaciones de recepción y entrega de la mercancía y actividades complementarias.»

JUSTIFICACIÓN

La actividad de recepción y entrega de mercancías forma parte integrante del servicio de manipulación por lo que es necesario dejar constancia expresa de la inexistencia de la necesidad de disponer de una autorización adicional.

En similar sentido, las referidas empresas deben prestar, en ocasiones, para cumplir su misión esencial (estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y el transporte intraportuario, determinados servicios complementarios como la preparación de carga, agrupamiento, comprobación del estado de la mercancía (baterías de los vehículos en las terminales de coches, preparación de la carga rodada, etc.) que, calificados como actividades complementarias, no debe confundirse con los servicios comerciales de otra naturaleza.

ENMIENDA NÚM. 66

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al apartado 4. Sobre el artículo 50.1

De modificación del número 1 del artículo 50.

Se propone la siguiente redacción:

«1. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias podrán participar únicamente en sociedades cuyo objeto y actividad fundamental esté ligado al desarrollo de actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan, en el caso de las

Autoridades Portuarias, de forma directa, la competitividad del puerto y los tráficos portuarios.

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 cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1 por 100 del activo neto fijo de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria. Cuanto el conjunto de los compromisos contraídos pueda superar el 1 por 100 del activo neto fijo de la Autoridad Portuaria, la adquisición requerirá informe previo 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.»

JUSTIFICACIÓN

El voto favorable de los representantes de la Administración General del Estado en el seno del Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias y la obtención de autorización previa de Puertos del Estado, es contraria a la autonomía otorgada a los puertos en anteriores modificaciones que ha demostrado una capacidad excelente en la gestión de los puertos.

ENMIENDA NÚM. 67

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al apartado 9. Se añade una nueva letra d) al apartado 2 del artículo 107

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

El proyecto de ley adiciona un nuevo apartado con la finalidad de posibilitar la prórroga de la concesión a una empresa estibadora, vinculando tal opción al incremento del número de trabajadores en régimen de relación laboral común en porcentaje superior al 25% dispuesto por la ley. Esta situación puede suponer un trato desigual entre los prestadores del servicio de manipulación de mercancías y, de otra parte, resulta conflictiva y puede conducir al encarecimiento del servicio por cuanto no tiene en cuenta las condiciones pactadas en convenio colectivo. De ahí la supresión.

En todo caso, se ha enmendado el establecimiento del porcentaje mínimo de trabajadores en régimen de relación laboral común, pues la finalidad de que las empresas asuman su condición de contraparte laboral de los estibadores se alcanza respecto del 100% de los trabajadores al constituir las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico.

ENMIENDA NÚM. 68

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al apartado 9. Nueva letra d) al apartado 2 del artículo 107

De adición de otra nueva letra e) al artículo 107, que, por la anterior enmienda de supresión, pasa a ser d).

Se propone el siguiente texto:

«e) Cuando el concesionario sea una entidad sin ánimo de lucro destinada a la satisfacción de servicios de interés general del puerto y cuando se trate de clubes náutico-deportivos sin ánimo de lucro.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone el reconocimiento de una nueva excepción a la regla general de que el vencimiento del plazo de la concesión es improrrogable, para el supuesto en que el concesionario sea una entidad sin ánimo de lucro destinada a la satisfacción de servicios de interés general del puerto o bien cuando se trate de clubes náutico-deportivos sin ánimo de lucro.

La razón que justifica la defensa de este criterio es de orden general y de política legislativa de fomento de los servicios de interés general del Puerto, así como de las actividades docentes y deportivas propias de los clubes náutico-deportivos.

ENMIENDA NÚM. 69

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al apartado 14. Nuevo apartado 7 al artículo 111

De adición de otro nuevo número 8 al artículo 111.

Se propone el siguiente texto:

«8. El órgano competente para la resolución del concurso deberá incluir entre los criterios de ponderación del pliego de bases que ha de regir el mismo el de la prestación de servicios de promoción y fomento de los deportes náuticos, por entidades sin ánimo de lucro entre cuyos fines sociales se incluyan éstos, debiendo tener una ponderación mínima del 10%.»

JUSTIFICACIÓN

La propuesta tiene por objeto el reconocimiento expreso de que, dentro de los criterios de valoración de las ofertas presentadas, se tenga especialmente en cuenta la prestación de servicios de promoción y fomento de los deportes náuticos, debiendo existir una ponderación mínima de este criterio en los pliegos de bases. Dejar al libre criterio de cada Autoridad Portuaria la inclusión o no de este criterio no constituye una medida de promoción suficiente de la existencia de estas entidades y las obliga a mantener en cada caso concreto un nuevo debate con cada una de las Autoridades Portuarias (las cuales legítimamente podrán tener planteamientos diferentes al respecto) respecto a la inclusión de dicho criterio, siendo así que la razón que justifica la defensa de esta propuesta es de orden general y no debe ser afectada por las peculiaridades de gestión propias de cada Puerto.

ENMIENDA NÚM. 70**FIRMANTE:**

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al apartado 17. Se añade una nueva letra al apartado 1 del artículo 123

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

En el mismo sentido que la justificación de la enmienda de supresión de la nueva letra d) del número 2 del artículo 107 que propone introducir el apartado 9 del proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 71**FIRMANTE:**

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Nueva disposición adicional quinta de la Ley 48/2003

De modificación del título y del contenido.

Se propone la siguiente redacción:

«Disposición adicional quinta. Habilitación de los trabajadores de los servicios portuarios.

4. Con el objeto de garantizar la formación del personal que intervenga en la realización de los servicios portuarios por Orden del Ministerio de Fomento, que será dictada en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, previa audiencia de las organizaciones sindicales y empresariales más representativas y representativas del sector y oídas las Autoridades Portuarias y los Ministerios de Educación y de Trabajo e Inmigración, se determinarán las titulaciones mínimas de formación profesional de grado medio o superior, titulación superior o cualificación equivalente que se requerirá al personal para el acceso a las pruebas de habilitación profesional, sin perjuicio de las cualificaciones y habilitaciones profesionales administrativas.

Para ejercer las tareas propias de los servicios portuarios será preciso obtener la habilitación profesional

mediante la acreditación de la experiencia práctica suficiente y la superación de las pruebas que se establezcan de acuerdo con los criterios mínimos que apruebe Puertos del Estado. El número de habilitaciones será fijado por cada Autoridad Portuaria, a propuesta de la Agrupación Portuaria de Interés Económico, en función de las necesidades de profesionales de cada puerto y de las posibilidades de formación de los operadores autorizados sin menoscabo de la seguridad ni de su actividad comercial.

Las Autoridades Portuarias convocarán y resolverán para su ámbito competencial las pruebas de acceso a la habilitación profesional y facilitarán la formación práctica precisa para la habilitación definitiva. A tal efecto, dicha formación se impondrá como obligación de servicio público a las empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, de acuerdo con lo previsto en el correspondiente pliego de condiciones generales y de prescripciones particulares del servicio, en los cuales se determinará el número máximo de aspirantes que puedan ser admitidos en cada período de formación.

2. Los estibadores portuarios a los que se refiere la disposición adicional trigésima primera de esta Ley estarán exentos del requisito de titulación a que se refiere el artículo 73.5 de esta Ley, quedando habilitados para la actividad profesional específica que, en cada caso, vinieran desempeñando.

3. Los trabajadores que a la entrada en vigor de la presente Ley se encuentran prestando el servicio de amarre y desamarre de buques de empresas amparadas por el correspondiente contrato con la Autoridad Portuaria estarán exentos de la obtención de la titulación a que se refiere el artículo 73.5 de esta Ley, quedando habilitados para la actividad profesional específica que vinieran desempeñando.

4. Transitoriamente, hasta que se regule la referida habilitación, las Autoridades Portuarias certificarán la cualificación profesional del personal que intervenga en la prestación de los servicios portuarios de amarre y desamarre de buques, al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías, en función de la acreditación de su experiencia profesional y de la superación de cursos formativos homologados, previo informe de las organizaciones sectoriales de ámbito nacional representativas de los trabajadores y empresarios, por Puertos del Estado u otro organismo público en materia portuaria.»

JUSTIFICACIÓN

El proyecto de ley deroga la disposición adicional quinta de la Ley 48/2003 (disposición derogatoria única). La presente enmienda recupera la citada disposición, modificando su contenido y completándolo en algunos aspectos.

La necesidad de profesionalizar requiere no sólo la creación de un título de formación reglada, que asegure un mínimo de conocimientos generales, sino también la

cualificación profesional específica, esto es, una habilitación administrativa, a imagen de otras profesiones administrativas —como los transportistas, Directiva 96/26/CEE— que asegure la suficiente experiencia práctica y los conocimientos particulares adecuados. Este es el sentido de esta enmienda, establecer las bases de una habilitación profesional, no de título académico.

En congruencia con la explicación realizada se introduce el mecanismo de habilitación en lugar de la titulación de formación profesional, sin prejuzgar la formación necesaria para obtenerla. En este sentido, se modifica el título de la disposición adicional y se pasa a hablar de habilitación, encomendando su aplicación a las autoridades portuarias.

Por otra parte, los objetivos de regularidad, continuidad, calidad, seguridad, eficiencia y eficacia, que dan sentido a los servicios portuarios, de acuerdo con el artículo 57 del proyecto de ley, exigen una razonable adecuación de la oferta de profesionales a la demanda existente en los puertos, demanda vinculada con los tráficos que son atendidos. Por esta razón, esta enmienda conecta el número de habilitaciones con las necesidades de cada puerto y, al mismo tiempo, con las posibilidades de formación práctica existentes sin que la misma se convierta en un riesgo para los servicios en funcionamiento ni llegue a ser una carga perjudicial para las empresas autorizadas y que operan en los puertos. La seguridad del puerto y la necesidad de conciliar la formación con las posibilidades de las empresas resultan condiciones imprescindibles.

La habilitación *ex lege* de quienes ya vienen desarrollando estas tareas es imperativa. Ahora bien, es inevitable precisar que lo será con respecto a las tareas que vinieran desempeñando y para continuar en las mismas, no con carácter general.

Por último, se propone un cambio del régimen transitorio, encomendando la habilitación profesional a las Autoridades Portuarias, en lugar de a Puertos del Estado, por las razones ya señaladas.

ENMIENDA NÚM. 72

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al apartado 21. Sobre el apartado 1 de la disposición adicional sexta

De modificación.

Se propone el texto siguiente:

«I. En el plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley se procederá a la transformación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba constituidas de conformidad con el Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques en las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico que se regulan en el artículo 75 de la presente ley.

II. La transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba se regirá por lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, respecto de la transformación de este tipo de sociedades y, en particular, por el Reglamento del Registro Mercantil en lo que se refiere a la transformación de estas sociedades en agrupaciones de interés económico. Las Autoridades Portuarias se separarán de la sociedad estatal cuando se produzca el acuerdo de transformación, teniendo derecho a la liquidación de su participación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 225 de la Ley de Sociedades Anónimas.

Los trabajadores que a la entrada en vigor de esta Ley pertenezcan a las plantillas de las sociedades estatales continuarán integrados, con los mismos derechos y obligaciones anteriores a la transformación, en las plantillas de las correspondientes agrupaciones.

En cada sociedad estatal de estiba y desestiba se realizará una auditoría previa a su conversión en la agrupación portuaria de interés económico prevista en esta Ley, con el objeto de evaluar la situación económica de dicha sociedad y, en su caso, liquidar las deudas contraídas previamente a su transformación en agrupación portuaria.

III. Todas las sociedades estatales de estiba y desestiba existentes a la entrada en vigor de esta Ley se transformarán en agrupaciones portuarias de interés económico según lo previsto en los apartados anteriores, y no cambiará la personalidad jurídica de la sociedad, que continuará subsistiendo bajo la nueva forma, manteniendo sus relaciones jurídicas.

IV. Si en el plazo de dos años desde la transformación de la sociedad estatal en agrupación portuaria el empresario diese lugar a la extinción del contrato de trabajo del personal no estibador portuario que viniera prestando servicios con una antigüedad mínima de un año en la mencionada sociedad estatal a la entrada en vigor de esta Ley, el trabajador afectado tendrá derecho a percibir la indemnización legal que le corresponda o, a su opción, ingresar como personal laboral en la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito operase la sociedad estatal, en las condiciones existentes en la Autoridad Portuaria, que deberán ser acordes con su cualificación profesional y con el reconocimiento de la antigüedad que tenga acreditada. El trabajador no podrá ejercitar este derecho de opción cuando la causa de la extinción unilateral del contrato de trabajo fuese el despido disciplinario declarado procedente o la

extinción del contrato por causas objetivas previstas en los párrafos a), b) o d) del artículo 52 del Estatuto de los Trabajadores.

V. En el supuesto de discrepancia entre las empresas estibadoras con contrato de prestación de servicio de manipulación de mercancías en la asignación del capital social, la Autoridad Portuaria procederá a determinar, provisionalmente, las participaciones a efectos de constitución de la Agrupación o de incorporación de nuevos socios.»

JUSTIFICACIÓN

Se adapta a las previsiones del artículo 75 de la Ley.

Al mantener el régimen vigente de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico en el artículo 75 de la Ley, debe mantenerse en vigor la disposición adicional sexta para instrumentar los mecanismos legales de transformación conforme al texto de la citada disposición vigente en sus apartados II, III y IV.

De otra parte, el plazo de transformación debe acortarse a la vista de la experiencia de transformación en el indicado plazo de la mayoría de las sociedades estatales y evitar dilaciones innecesarias.

Asimismo, se atribuye a la Autoridad Portuaria la facultad para resolver las discrepancias entre los socios en la asignación del capital social a fin de constituir la Agrupación o por la incorporación de nuevos socios.

ENMIENDA NÚM. 73

FIRMANTE:

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Se añade una disposición adicional décima a la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, cuyo tenor literal es el siguiente:

«Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, en la zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar, o de 20 metros si los terrenos tienen la clasificación de suelo urbano, los órganos competentes de las Comunidades Autónomas podrán autorizar la implantación de usos hoteleros en espacios del dominio público portuario o su zona de servicio, en los términos previstos en su legislación en materia de puertos. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los

primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar.»

JUSTIFICACIÓN

La Ley 48/2003 tiene un precepto similar dedicado a los puertos del Estado, en el que se permite al Estado implantar usos hoteleros en los puertos estatales, excepcionando así lo dispuesto en su propia legislación portuaria (que los prohíbe expresamente) y en el artículo 25 de la Ley de Costas (que prohíbe los usos hoteleros en la zona de servidumbre de protección, esto es, en la zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar). Sin embargo, cuando las leyes autonómicas han intentado introducir un precepto similar en sus legislaciones (Andalucía y Canarias), el Estado las ha impugnado invocando la prohibición del artículo 25 de la Ley de Costas. Por eso se propone una modificación de la Ley de Costas consistente en la introducción de una excepción a la prohibición general del artículo 25, en los mismos términos en que se ha establecido esa excepción para los puertos del Estado y con todas las garantías (informe de Costas)

ENMIENDA NÚM. 74

FIRMANTE:

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al apartado 26. Nueva disposición adicional vigésima segunda

De modificación y adición.

Se propone la siguiente redacción:

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

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

Cuando las instrucciones técnicas dispongan la formación del personal para la manipulación de la

maquinaria dispondrá las medidas específicas necesarias para la habilitación profesional de los trabajadores por las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico y la convalidación de la experiencia profesional de los trabajadores que vinieran realizando con anterioridad la actividad profesional con capacitación acreditada. En tal caso, las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico certificarán la capacitación de sus trabajadores.»

JUSTIFICACIÓN

La adición de la participación de las organizaciones representativas del sector en coherencia con otras enmiendas anteriores en similar sentido.

En línea con la función encomendadas a las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico en la formación y profesionalización de sus trabajadores. De otra parte, para posibilitar la acreditación de la capacitación de los trabajadores que realizan las referidas actividades con antelación a la aprobación de las instrucciones técnicas.

ENMIENDA NÚM. 75

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al apartado 27. Nueva disposición adicional vigésima tercera

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

La transformación de las Sociedades Estatales de Estiba en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico debe mantenerse con carácter obligatorio en los términos de la disposición adicional sexta de la Ley en vigor 48/2003, modificada para adaptarla a las modificaciones del proyecto de ley y enmiendas presentadas en los términos de la enmienda presentada a tal fin.

ENMIENDA NÚM. 76

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al apartado 28. Nueva disposición adicional vigésima cuarta

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

Esta disposición adicional es una cláusula de deslegalización sin límite ni presupuesto con la que se deja en manos del Gobierno la decisión de aplicar o no un régimen legal, el diseñado por el proyecto de ley, en contra del ordenamiento jurídica regulación del servicio afectado, como actividad que deja de ser pública para pasar a ser privada, aun de interés general, impide ya el uso de técnicas propias del servicio público, entrando en juego las garantías constitucionales de la libertad de empresa (artículo 38) y de las relaciones laborales (artículo 35.2) que, entre otros aspectos, sujetan esta materia a reserva de ley. Paralelamente, la disposición adicional que se suprime habilitaría al Gobierno para dejar en suspenso una libertad comunitaria, la de prestación de servicios. Se dirá que esta misma previsión se encontraba en la disposición adicional 13.^a de la vigente Ley de Puertos, pero su legitimidad deriva de la consideración de la estiba y desestiba como servicio público de titularidad estatal.

ENMIENDA NÚM. 77

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al apartado 33. Nueva disposición adicional vigésima novena

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas presentadas, no es exigible a las empresas integradas en las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, la contratación de un número mínimo de trabajadores siempre que acrediten

que la plantilla de la citada Agrupación es adecuada para la prestación del servicio contratado.

ingreso en la Agrupación Portuaria de Interés Económico.»

ENMIENDA NÚM. 78

FIRMANTE:

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al apartado 35. Nueva disposición adicional trigésima primera

De adición.

Se propone la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigésima primera. Excepciones a la exigencia de titulación en el servicio de manipulación de mercancías.

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

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

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

c) Los trabajadores que dispongan de un certificado de profesionalidad de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional séptima de la Ley 10/1994.

d) Los que a la entrada en vigor de esta Ley vinieran prestando servicios en tareas de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías que hubieran estado excluidas del servicio al amparo del artículo 2.g) del Real Decreto-ley 2/1986.

e) Los que pudieran acreditar la realización de más de 100 jornadas de trabajo con arreglo al artículo 12 del Real Decreto-ley 2/1986 o mediante empresas estibadoras o de trabajo temporal en los dos años anteriores a la convocatoria de la pruebas para el

JUSTIFICACIÓN

La situación económica no permite que trabajadores que han trabajado en los puertos cubriendo puntas de trabajo en el servicio de manipulación de mercancías o actividades complementarias puedan ingresar en la plantilla de las APIES a pesar de contar con la cualificación por experiencia profesional. De otra parte, se han visto afectados por una importantísima disminución en los niveles de contratación,

Resulta injusto que en el momento en que puedan producirse nuevos ingresos en los puertos los citados trabajadores se vean compelidos a disponer de titulación que no les fue requerida para la prestación del servicio durante años de ahí que la referencia deba ser, al menos, de dos años con antelación a la convocatoria de las plazas.

ENMIENDA NÚM. 79

FIRMANTE:

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición transitoria novena de la ley 48/2003

De adición.

Se propone la siguiente redacción:

«Disposición transitoria novena. Licencias otorgadas con anterioridad a la transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba de buques en las agrupaciones portuarias de interés económico.

Los titulares de licencias para la prestación del servicio portuario de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, que deban integrarse en las agrupaciones portuarias de interés económico, de conformidad con lo previsto en el artículo 75 de esta Ley, y que hayan obtenido la licencia con anterioridad a la transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba de buques en las agrupaciones portuarias de interés económico a que se refiere la disposición adicional sexta de la Ley, se integrarán en la sociedad estatal del puerto correspondiente, sin perjuicio de la posterior transformación de la misma.»

JUSTIFICACIÓN

Esta disposición debe mantenerse en vigor, por lo que se suprime de la disposición derogatoria. Se adapta el texto a la nueva reordenación de la ley, es decir, citando el artículo 75 de la misma.

ENMIENDA NÚM. 80

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
 (Grupo Parlamentario Mixto)

De adición de nueva disposición adicional

Se añade una nueva disposición adicional trigésimosegunda. Se propone la siguiente redacción:

«A los efectos de aplicación del régimen económico del sistema portuario previsto en esta Ley y, en particular, del establecimiento y exigencia de las tasas portuarias con respecto al transporte marítimo de trasbordo internacional, las terminales de los puertos canarios al estar situados en una región ultraperiférica europea, tendrán la consideración de plataforma logística atlántica para Europa, por lo que podrán aplicar el máximo de bonificación prevista para este supuesto.»

JUSTIFICACIÓN

Canarias, como archipiélago oceánico, se inserta por definición en el medio marino y amplía la dimensión atlántica de la U.E. en la costa africana, integrando consecuentemente a otros países próximos en la política global que de los mares y océanos haga Europa y España. Son las Regiones ultraperiféricas las que dan a la política marítima europea una dimensión mundial llevándola hasta el Océano Atlántico en su fachada africana, el Mar Caribe y el Océano Índico.

Canarias se conforma como una plataforma logística en el Atlántico independientemente de la forma administrativa con la que se gestionen sus puertos. En este contexto sus espacios marítimos son uno de los escasos ámbitos que les ofrecen un potencial de desarrollo al tiempo que representan una baza para el conjunto de la UE y de España.

Además, Canarias está cerca de zonas geográficamente no europeas y con frecuencia en las cercanías de países en desarrollo con quienes comparten el espa-

cio marítimo. En el contexto geopolítico mundial —trátese de transportes, de seguridad marítima o de gestión sostenible de los recursos— los océanos y los mares que las rodean deben ser considerados espacios privilegiados de co-desarrollo por una UE y España que tenga la ambición de ser uno de los actores de la globalización.

Canarias tuvo un valor estratégico de localización para España, al igual que el resto de las RUP's europeas valor que perdieron con la descolonización del resto de África y América durante los siglos XIX y XX. Los territorios europeos ultraperiféricos constituyen en sí mismos una singularidad territorial por motivos evidentes de índole geográfica e histórica.

Debido a su singularidad, han compartido similares condicionantes de desarrollo y hoy se enfrentan a parecidos retos económicos. Los condicionantes territoriales no deben entenderse como determinantes: los condicionantes que dificultaron su desarrollo industrial en los años sesenta son los mismos que calificaron estos territorios como destinos turísticos excelentes, especialmente para el mercado europeo, o como emplazamientos estratégicos para ubicar instalaciones tecnológicas especializadas.

El transporte marítimo internacional de transbordo se presenta como un elemento diferenciador del potencial geoestratégico de Canarias en su conjunto, de ahí que, independientemente de la articulación administrativa de los puertos que se den en cada momento, Canarias debe reconocerse en su conjunto como una plataforma logística en el atlántico y todas sus infraestructuras de puertos y aeropuertos deben servir para desarrollar todo el potencial económico que ofrece el tráfico marítimo internacional de transbordo.

ENMIENDA NÚM. 81

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
 (Grupo Parlamentario Mixto)

De adición de nueva disposición adicional

Se añade una nueva disposición adicional trigésimotercera. Se propone la siguiente redacción:

«Disposición adicional trigésimosegunda. Fondo de Compensación de la Ultraperiféricidad.

1. El Fondo de Compensación de la Ultraperiféricidad constituye un instrumento destinado a compensar

los sobre costes que soportan los puertos canarios como consecuencia de las condicionantes que imponen la insularidad, aislamiento y ultraperifericidad, que encarecen los servicios que prestan, impidiendo que compitan en condiciones de igualdad, así como gravando a los usuarios canarios.

2. El fondo se nutrirá mediante una consignación anual en los Presupuestos Generales del Estado equivalente a la cuantía de las tasas portuarias dejada de percibir por las Autoridades Portuarias canarias en el ejercicio anterior como consecuencia de la aplicación de las bonificaciones y exenciones por razón de aislamiento e insularidad recogidas en la presente Ley.

3. Los recursos procedentes de este fondo no se computarán a los efectos de determinar la aportación de los puertos canarios al fondo de compensación interportuario.

4. La gestión de este fondo se realizará de común acuerdo entre la Administración General del Estado y la Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias.

5. Este fondo se fundamenta en el artículo 4.4 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación de los aspectos económicos del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

JUSTIFICACIÓN

La bonificación de las tasas portuarias que se perciben en los puertos canarios, en aras de favorecer la movilidad de personas y bienes entre las islas y los puertos continentales, dando cumplimiento a lo previsto por el artículo 299.2 del Tratado de la Unión Europea y a lo ordenado por el artículo 4.4 de la Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, requiere un mecanismo de compensación a favor de las Autoridades Portuarias. De otro modo, esas reducciones en las tasas derivarán en la insostenibilidad financiera de los puertos canarios.

Por este motivo, esta enmienda propone la creación de un fondo con cargo a los presupuestos generales del Estado que sirva para compensar a estas Autoridades de la cantidad que dejan de percibir como consecuencia del régimen de bonificaciones establecido por este proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 82

FIRMANTE:

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

De adición de nueva disposición adicional

Se añade nueva disposición adicional trigesimocuarta. Se propone la siguiente redacción:

«En los puertos gestionados por las Comunidades Autónomas, será de aplicación la normativa laboral reguladora de la relación laboral especial de los estibadores portuarios.

A los anteriores efectos, las referencias de la ley a las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico se entenderán realizadas a las entidades que se constituyan por las Comunidades Autónomas con las funciones que aquellas.»

JUSTIFICACIÓN

Existen entidades constituidas por las Comunidades Autónomas en puertos que no son de interés general en el que se está aplicando, por virtud de lo dispuesto en el artículo 1.dos del RDL 2/86, de 23 de mayo, el régimen jurídico de relación laboral especial de los estibadores portuarios.

La competencia exclusiva del estado en materia de legislación laboral exige explicitar la aplicación de la relación laboral especial en los puertos de competencia autonómica cuando, en el ejercicio de sus competencias de organización, las Comunidades Autónomas opten por la constitución de entidades con similar función que las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico en los puertos de interés general.

ENMIENDA NÚM. 83

FIRMANTE:

**José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-
Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)**

De adición de nueva disposición adicional

Se añade nueva disposición adicional trigesimoquinta. Se propone la siguiente redacción:

«Las actividades complementarias realizadas por los estibadores portuarios por cuenta y dependencia de las empresas estibadoras o de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, tendrán la misma consideración que las prestadas en el servicio básico de estiba y desestiba de buques, es decir, como actividades profesionales de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa o insalubre en las que se acusan elevados índices de morbilidad o siniestralidad.»

JUSTIFICACIÓN

Al autorizar a las empresas estibadoras la realización de actividades complementarias con estibadores portuarios de relación laboral especial o común, es preciso la declaración de que las mismas tienen igual consideración que la reconocida para las prestadas en el servicio básico de estiba y desestiba y, en consecuencia, será de aplicación los coeficientes reductores para determinar la pensión de jubilación por cuanto son de idéntica naturaleza penosa, tóxica, peligrosa o insalubre con similares índices de morbilidad y siniestralidad.

ENMIENDA NÚM. 84

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición derogatoria única. Derogación normativa

De modificación puntual de la disposición derogatoria del proyecto de ley. Se propone la siguiente redacción:

«1. Quedan derogadas las disposiciones siguientes:

El artículo 38; el artículo 114.1.d); las disposiciones adicionales primera, tercera, séptima; el apartado cuarto de la disposición transitoria primera de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de servicios en los puertos de interés general, así como cuantas disposiciones de la misma se opongan a lo dispuesto en esta ley.

El artículo 114.4.d) y e); el artículo 116.2.e) y el 116.3.a), b) y c) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques.

2. Quedan, asimismo, derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta ley.»

JUSTIFICACIÓN

Se suprime la derogación de las disposiciones adicionales quinta, sexta y vigésima, así como la disposición transitoria novena en coherencia con las enmiendas presentadas al articulado del proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 85

FIRMANTE:

José Luis Perestelo Rodríguez
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición final segunda. Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

De modificación puntual del número 1 de esta disposición adicional. Se propone la siguiente redacción:

«1. El párrafo a) del artículo 36 tendrá el siguiente contenido:

La gestión y el control de los servicios portuarios, incluyendo los servicios portuarios comunes y los de señalización marítima, para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.»

JUSTIFICACIÓN

Se deja claro que la prestación de los servicios comunes es competencia exclusiva de las Autoridades Portuarias, sin perjuicio que su prestación pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad y no impliquen ejercicio de autoridad.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del diputado don Francisco Xesús Jorquera Caselas, Diputado por A Coruña (BNG), al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley de modifi-

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de marzo de 2010.—**Francisco Xesús Jorquera Caselas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 86

FIRMANTE:

Francisco Xesús Jorquera Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo primero

De modificación.

Texto que se propone:

Se sustituye el artículo primero, que modifica el Título I de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, que pasará a tener la siguiente redacción:

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

Uno. Se modifica el artículo 9 de la Ley 48/2003, que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 9. Intervención pública en los puertos.

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias fomentarán la intervención pública en la gestión y financiación de las instalaciones portuarias, así como su carácter público, sin perjuicio de la colaboración con la iniciativa privada a través de los mecanismos jurídicos y financieros previstos en el ordenamiento jurídico.»

Dos. Se añade un nuevo párrafo al artículo 19.1, que quedará redactado como sigue:

«No obstante, la ocupación de la lámina de agua para la instalación de bateas, mejilloneras, viveros flotantes o similares en el dominio público portuario no devengará ninguna tasa a favor de la Autoridad Portuaria.»

Tres. Se modifica el artículo 33, que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 33. Prescripción.

La acción para exigir el pago de las tarifas por servicios prestados directamente por las Autoridades Por-

tuarias prescribe a los cuatro años de la prestación del servicio de que se trate.»

JUSTIFICACIÓN

La supresión de gran parte de la modificación del Título 1 contenida en el Proyecto se debe al hecho de que la nueva concepción y diseño de las tasas portuarias establecido en el mismo en el proyecto de ley, dificulta enormemente la necesaria maniobra comercial de los puertos, así como su vinculación a la realidad socioeconómica del territorio en el que se incardinan.

Con la modificación del artículo 9 de la Ley 48/2003, se defiende el establecimiento de un modelo portuario caracterizado por una dirección e intervención pública muy acentuada con el fin de defender los intereses generales y una planificación ordenada de las infraestructuras portuarias, y donde la colaboración con la iniciativa privada se subordine a esos intereses generales.

Así mismo, se pretende clarificar, con la modificación del artículo 19, la regulación de un canon por la concesión de una «lámina» de agua para la instalación de bateas, mejilloneras, viveros flotante, que fue introducida por la Ley 14/2000, que ignoraba los derechos de muchos de los titulares de esas instalaciones, cuyas concesiones y autorizaciones datan de los años 60 y 70. Debe revocarse esa medida, y evitar que con la aprobación del presente proyecto de ley se pueda devengar una tasa por el hecho de ocupar dominio público portuario con los citados apartado flotantes dedicados a la acuicultura, puesto que responde únicamente a un afán recaudatorio, que además puede colisionar con competencias autonómicas en materia de ordenación del sector pesquero, del marisqueo y de la acuicultura; y, al mismo tiempo, originar una doble imposición, puesto que los titulares de los artefactos pesqueros están obligados en algunas CC.AA. a pagar una tasa por explotación de los cultivos marinos.

Finalmente, se modifica el contenido del artículo 33 con el objetivo de equiparar el período de prescripción al establecido con carácter general para los tributos.

ENMIENDA NÚM. 87

FIRMANTE:

Francisco Xesús Jorquera Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo artículo segundo, que modifica diversos artículos del Título II de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, que pasará a tener la siguiente redacción:

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

Uno. Se modifica el artículo 36.1 de la Ley 48/2003, que tendrá la siguiente redacción:

«1. El Marco Estratégico del sistema portuario de interés general abarcará el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales de gestión, técnicos, económicos, financieros y de recursos humanos del conjunto del sistema portuario estatal, que será elaborado por el Ministerio de Fomento. La aprobación del mismo será sometida al conjunto de las Comunidades Autónomas, que podrán formularán observaciones al mismo, para que sean incorporadas al citado documento. La aprobación final le corresponderá a las Cortes Generales, previo informe de la Comisión de Infraestructuras del Congreso y de la Comisión General de las Comunidades Autónomas del Senado.»

Dos. Se modifica el artículo 37, con la adición de un nuevo apartado, que tendrá la siguiente redacción:

«3. El plan estratégico deberá ser sometido a informe de la Comunidad Autónoma, que tendrá carácter vinculante en aquellos aspectos relativos a las competencias autonómicas.»

Tres. Se modifica el artículo 38, añadiendo un nuevo párrafo al apartado 1, que tendrá la siguiente redacción:

«Con carácter previo a su aprobación, el proyecto del Plan Director de Infraestructuras del Puerto deberá ser informado por la Comunidad Autónoma donde radique el mismo, que tendrá carácter vinculante en aquellos aspectos relativos a las competencias autonómicas.»

Cuatro. Se modifica el artículo 48, añadiendo al final del segundo párrafo del apartado 1, lo siguiente:

«... En todo caso, cuando se pretenda proceder a la enajenación de bienes desafectados, la Autoridad Portuaria deberá comunicarlo previamente a las Administraciones Públicas, y a sus organismos o entidades dependientes, para que manifiesten su interés acerca de la cesión gratuita para fines de interés social o utilidad pública. En caso afirmativo, habrá de llevarse a cabo la cesión gratuita de dichos bienes.»

Cinco. Se modifica el apartado 2 del artículo 51, que queda redactado en los siguientes términos:

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

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

Salvo lo dispuesto en el Título III de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, sobre la autoridad laboral, la negociación colectiva del personal laboral de los Organismos públicos portuarios no podrá estar condicionada o limitada por el control o la autorización de Organismos de la Administración, ni le serán de aplicación los límites de carácter genérico que puedan establecerse por disposiciones presupuestarias o de política económica.»

JUSTIFICACIÓN

Las modificaciones introducidas en el Título II de la Ley 48/2003 pretenden incorporar a las CC.AA. y las Cortes Generales en las decisiones sobre la definición del desarrollo estratégico del sistema portuario, pues existen competencias autonómicas concurrentes relativas a la ordenación del territorio o infraestructuras, asimismo se pretende garantizar que los bienes desafectados por las autoridades portuarias siguen estando destinados a usos públicos y de interés social, cuando así lo manifiesten y justifiquen otras Administraciones Públicas, ya que situar la enajenación onerosa de esos bienes como opción prioritaria de las autoridades portuarias significa superponer los intereses comerciales al interés general.

Finalmente se defiende mantener la participación del Estado en la Sociedad de Estiba de cada puerto por el carácter estratégico de este servicio y se modifica la configuración legal que la ley hace de los entes que regula y de las autoridades portuarias —con autonomía funcional y de gestión, personalidad jurídica y patrimonio propios, capacidad de obrar, desarrollando sus actividades—, que se cohonesta mal con un régimen de fijación legal de las retribuciones, vinculado incluso a disposiciones presupuestarias de carácter general, siendo más adecuada la remisión al régimen laboral ordinario y a la negociación colectiva.

ENMIENDA NÚM. 88**FIRMANTE:**

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo segundo

De modificación.

Texto que se propone:

Se sustituye el artículo segundo, que modifica el Título III de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, que pasa a denominarse artículo tercero, y que tendrá la siguiente redacción:

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

Uno. Se suprime el siguiente inciso del apartado 2 del artículo 59:

«..., sin perjuicio de que puedan encomendarse a terceros en determinados casos cuando no se ponga en riesgo la seguridad o impliquen ejercicio de autoridad.»

Dos. Se sustituye el apartado 4 del artículo 60, que queda redactado:

«4. Las Autoridades Portuarias garantizarán la prestación y calidad de los servicios básicos que sean necesarios para la operativa del puerto, en función de las características de sus tráficos, asumiendo su prestación, directa o indirectamente por cualquier procedimiento reconocido en las leyes de forma general, y en especial por causa de interés general o cuando lo requieran las circunstancias del mercado por ausencia, insuficiencia de la iniciativa privada. En estos casos, la Autoridad Portuaria prestará el servicio de acuerdo con las condiciones de los pliegos reguladores del servicio... (el resto continúa igual).»

Tres. Se modifica el artículo 68.2, que queda redactado en los siguientes términos:

«2. Las licencias para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías que estén restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima o terminal dedicada a uso particular no incluirán las cláusulas referidas a cobertura universal, pudiendo ser el titular de la licencia titular de la autorización o concesión, o recaer estas últimas en otra per-

sona. Los medios materiales deberán ser los adecuados para atender al volumen y características de los tráficos que pueda operar en las condiciones de seguridad y calidad exigidas, así como de continuidad y regularidad que exijan sus propios tráficos. Dichos medios quedarán adscritos al servicio de esos tráficos, sin perjuicio de las obligaciones de servicio público que sean pertinentes.»

Cuatro. Se añade un nuevo apartado al artículo 68:

«4. En todos los puertos de interés general, la concesión de licencias restringidas al ámbito de una estación marítima o una terminal dedicada a uso particular y equivalentes queda supeditada a la existencia, como mínimo, de un prestador de servicios portuarios básicos abierto al tráfico general con capacidad suficiente para asegurar la regularidad y continuidad del servicio, en condiciones de seguridad y calidad, con independencia de la entrada de esos nuevos prestadores.»

Cinco. Se modifica el artículo 70.2, añadiendo el texto que se subraya a continuación:

«2. La Autoridad Portuaria podrá aprobar, a solicitud del prestador del servicio y en las condiciones previstas en las prescripciones particulares del servicio, la modificación de los medios humanos y materiales fijados en la licencia, previa audiencia de la representación legal de los trabajadores. ... (el resto continúa igual)...».

Seis. Se modifica el artículo 90, sustituyendo el inciso «..., para atender a las posibles deficiencias de la iniciativa privada...» por el siguiente:

«..., por causa de interés general...»

JUSTIFICACIÓN

Se introducen modificaciones en el Título III para proponer que, con carácter general, la prestación de los servicios básicos sea por parte de la autoridad portuaria, y se añade un nuevo supuesto legitimador de la intervención de las autoridades portuarias en la prestación de servicios portuarios: por causa de interés general. Si se quiere ser coherente con la declaración formal y, sobre todo, con lo que significa que los servicios portuarios son «actividades de prestación de interés general... necesarios para la correcta explotación de los (puertos), en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad y no discriminación» (artículo 57.1 de la Ley); la intervención pública no puede quedar constreñida por las decisiones de los operadores privados, sino que es preciso que actúe cuando los intereses generales —los de la colectividad, no los de los

operadores privados— puedan verse afectados, tomando la iniciativa pertinente.

Por otra parte, teniendo en cuenta que uno de los principios rectores de la Ley 48/2003 es que los puertos son instalaciones de interés general, la misma calificación que reciben los servicios portuarios. Siendo así, la viabilidad de los puertos y de los servicios requiere que, como mínimo, en cada uno de ellos opere un prestador de servicios abierto al tráfico general, sólo entonces tiene sentido que otros operadores ocupen espacio portuario y atiendan sus propios tráficos.

El modelo concesional debe hacerse compatible con la necesidad de que los puertos no sean oligopolios en los que sólo puedan entrar quienes ya están asentados, como parece resultar del proyecto de ley. Esta fórmula debe ser compensada con la reserva de un mínimo de espacio portuario y de operadores que aseguren el uso público, lo contrario va en contra frontalmente de la libertad de prestación de servicios, de la libertad de acceso a los servicios portuarios y de la libre competencia que se dice es uno de los objetivos de la ley; y, además, pugna con el dominio público del puerto por afectación a un uso general.

Por otra parte, se incluye la necesidad de que la representación de los trabajadores sea oída previamente cuando se pretenda reducir los medios humanos señalados como mínimo en la licencia. Aunque no se diga, esta decisión administrativa es un supuesto atípico de regulación de empleo, que, en el mejor de los casos, operará ante las autoridades laborales como una causa legitimadora de esa regulación. En consecuencia, la intervención de los representantes legales es imprescindible en garantía de los intereses de los trabajadores, en los mismos términos previstos en el Estatuto de los Trabajadores.

ENMIENDA NÚM. 89

FIRMANTE:

Francisco Xesús Jorquera Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo artículo cuarto, que modifica diversos artículos del Título IV de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, que pasará a tener la siguiente redacción:

Artículo cuarto. Modificación de diversos artículos del Título IV de la Ley 48/2003, de 26 de noviem-

bre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Uno. Se modifica el artículo 92 de la Ley 48/2003, que tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 92. Modelo de gestión del dominio portuario.

1. La gestión del dominio público portuario estatal estará orientada a garantizar y preservar el interés general, y a promover el equilibrio entre ese interés general con la actividad comercial de los puertos, desempeñando a estos efectos los entes públicos portuarios un papel esencial. en la prestación de servicios portuarios, la financiación, construcción y explotación de instalaciones portuarias, sin perjuicio de la colaboración con la iniciativa privada a través de los instrumentos previstos en la presente ley, en los casos en que la gestión pública directa no sea posible.

2. Corresponde a las Autoridades Portuarias la provisión y gestión directa de los espacios e infraestructuras portuarias, promoviendo de forma directa la actividad económica en los puertos, y la colaboración para la prestación de servicios.

3. La gestión de las infraestructuras públicas y del dominio público portuario se realizará con criterios de eficiencia y eficacia, sin menoscabo de la seguridad marítima y portuaria.

4. En la gestión de los puertos de interés general, tanto de sus infraestructuras como de los servicios, se favorecerá la coordinación con otras Administraciones Públicas y la descentralización a favor de las Comunidades Autónomas, con el objetivo de coordinar la política de ordenación del territorio, infraestructuras y de planificación económica en cada Comunidad Autónoma.»

Dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 131, que queda redactado de la siguiente forma:

«1. Las obras de dragado o el vertido de los productos de dragado en el dominio público portuario en el dominio público portuario serán realizadas conforme al proyecto aprobado por la autoridad portuaria. En todo caso, deberán ser autorizadas por la Demarcación y el Servicio periférico de costas, previo informe vinculante de las Comunidad Autónoma en aquellos aspectos de su competencia. Asimismo, cuando las obras de dragado o el vertido de productos de dragado puedan afectar a la seguridad de navegación en la zona portuaria, se exigirá informe previo y favorable de la Administración marítima.»

Tres. Se añade un nuevo apartado al artículo 131, que queda redactado:

«4. Los proyectos de obras de dragado que afecten al dominio público portuario, a la zona de aguas de ser-

vicio del puerto o fuera del dominio portuario para rellenos portuarios requerirán la elaboración por el órgano ambiental competente del correspondiente informe de impacto ambiental según la legislación aplicable, y la autorización definitiva se tramitará conforme a la normativa sobre ...»

JUSTIFICACIÓN

Se defiende el diseño de un modelo de gestión portuaria que se fundamente en la dirección e intervención públicas, como garantía de equilibrio entre el interés general y al vertiente comercial de los puertos.

Asimismo, para potenciar la conexión con otras políticas se incluye como principio de gestión portuaria la coordinación con las restantes AA.PP., y en especial con las CC.AA., que han sido las grandes excluidas en la gestión de los puertos de interés general, a pesar de la importancia de los mismos en el desarrollo de otras políticas autonómicas.

El afán mercantilista que se imprimió a la ley 48/2003, que exalta el carácter de infraestructura con vocación exclusivamente comercial a los puertos, implica subordinar las competencias de protección y conservación del dominio público marítimo-terrestre a las necesidades que se manifiesten del funcionamiento y expansión de los puertos.

Por otra parte, se suprime la competencia exclusiva de las autoridades portuarias para autorizar obras de dragado en el dominio público portuario sin necesidad de informe del órgano ambiental, lo que ha permitido la realización de nuevos dragados y rellenos en zonas marítimo-portuarias, ocasionando un indudable impacto ambiental a los ecosistemas marinos adyacentes, bajo el único criterio de la Administración portuaria. Por ello debe exigirse en todas las obras de dragado la aprobación del Servicio de Costas, además de las CC.AA. que ostentan competencias que pueden verse afectadas, especialmente en materia de pesca marítima.

ENMIENDA NÚM. 90

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

De adición.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo artículo quinto, de modificación de otros preceptos de la Ley 48/2003, de 26 de noviem-

bre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, que pasará a tener la siguiente redacción:

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

Uno. Se modifican los números 2 y 3, del apartado 1 de la Disposición Adicional Sexta.

Se modifican los números 2 y 3 del apartado Uno:

«2. Finalidad. La finalidad de la Agrupación Portuaria de Interés Económico es facilitar el desarrollo y mejorar los resultados de la actividad de sus socios, como consecuencia de la irregularidad de la demanda de mano de obra necesaria para la realización de las actividades incluidas en el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga, transbordo y transporte intraportuario de mercancías, así como contribuir a la regularidad, continuidad, seguridad y calidad de este servicio portuario básico.

3. Objeto. La Agrupación Portuaria de Interés Económico tendrá por objeto principal poner a disposición de sus socios los trabajadores que desarrollen las actividades que integran el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga, transbordo y transporte intraportuario de mercancías que no puedan realizarse con personal propio de la plantilla de aquéllos, así como la formación práctica continua, la seguridad y salud laboral de los citados trabajadores, además de colaborar y coordinar la formación práctica a los efectos de la habilitación.»

Dos. Se modifica el el primer párrafo del apartado dos de la Disposición Adicional Sexta, que queda redactado en los siguientes términos:

«Dos. La transformación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba se regirá por lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, respecto de la transformación de este tipo de sociedades y, en particular, por el Reglamento del Registro Mercantil en lo que se refiere a la transformación de estas sociedades en Agrupaciones de Interés Económico. Las Autoridades Portuarias se separarán de la Sociedad Estatal cuando se produzca el acuerdo de transformación, manteniendo un mínimo del 25% de participación en la Agrupación Portuaria de Interés Económico, teniendo derecho a la liquidación de su participación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 225 de la Ley de Sociedades Anónimas.»

JUSTIFICACIÓN

Se recupera en parte el objeto propio de las sociedades estatales de estiba y desestiba que, la retirada del Estado, no ha alterado en modo alguno. Esto explica que, en cuanto a su finalidad, se haga referencia a los fines propios del servicio portuario. Igualmente, se aclara que el objeto de la agrupación de interés económico es la cesión de trabajadores a sus socios, pero no de forma exclusiva y excluyente, permitiendo, por tanto, dar continuidad a la cesión que, actualmente, realiza para actividades complementarias. El mismo motivo, dar continuidad al actual sistema, lleva a precisar las funciones en materia de formación continuada y de colaboración en la formación práctica de los nuevos trabajadores.

Por otra parte, se mantiene la participación de las Autoridades Portuarias en la APIE, ya que es básico para la garantía y adecuada supervisión de la prestación del servicio básico de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y transporte intraportuario y la consolidación del papel arbitral.

ENMIENDA NÚM. 91

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

De supresión.

Texto que se propone:

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas precedentes.

ENMIENDA NÚM. 92

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

De supresión.

Texto que se propone:

Se suprimen la Disposición Adicional Primera, las Disposiciones Transitorias primera a séptima, la Disposición Derogatoria Única y las Disposiciones Finales primera a octava.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas precedentes.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, presenta las siguientes enmiendas parciales al Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de marzo de 2010.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Diputado.—**Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

ENMIENDA NÚM. 93

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De modificación.

El apartado 1 del artículo 57 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Son servicios portuarios las actividades de prestación que resultan necesarias para la correcta explotación de los puertos en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, desarrolladas en el ámbito territorial de cada Autoridad Portuaria.»

MOTIVACIÓN

Se propone aclarar la definición legal de los servicios portuarios vinculándolos con el funcionamiento

regular del puerto, no con las funciones de la Administración portuaria.

ENMIENDA NÚM. 94

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De adición.

Se añade un nuevo apartado en el artículo 57 con el siguiente redactado:

«1 bis (nuevo). Los servicios portuarios tienen la condición de servicios públicos esenciales de titularidad pública.»

MOTIVACIÓN

La condición de servicio público esencial de los servicios portuarios no puede ser eliminada o presentarse diluida en el texto legal. Siendo notorio que se trata de servicios de interés general, la calificación de servicio público esencial se corresponde perfectamente con lo previsto en la Constitución. Ello a su vez debe ser garantía para que el empleo necesario para estas actividades portuarias se cuide y fomente con todas las exigencias requeridas, partiendo de las previsiones de la misma Constitución y en consonancia con el Convenio 137 y la Recomendación 145 de la OIT, sobre el trabajo portuario.

ENMIENDA NÚM. 95

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De modificación.

La letra d) del apartado 2 del artículo 57 queda redactada en los siguientes términos:

«d) Servicio de manipulación y transporte de mercancías, que incluye: la carga, estiba, descarga, desesti-

ba, el transbordo de mercancías, el depósito y el transporte horizontal dentro de la zona portuaria incluso en terminales otorgadas en concesión.»

MOTIVACIÓN

Las precisiones que se añaden son tareas que están asumidas con propiedad por los estibadores, incluyendo tareas complementarias en terminales de concesión.

ENMIENDA NÚM. 96

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De modificación.

El apartado 4 del artículo 57 queda redactado en los siguientes términos:

«4. Asimismo, las Autoridades Portuarias prestarán servicios comunes, que son aquellos de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud y que son necesarios para el cumplimiento de sus funciones, tales como servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre, y de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y otras actividades.»

MOTIVACIÓN

Se propone una mayor aclaración de lo que son servicios comunes.

ENMIENDA NÚM. 97

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

A artículo segundo

De modificación.

El primer párrafo del apartado 1 del artículo 58 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Los servicios portuarios se prestarán por la Autoridades Portuarias en régimen de gestión directa o indirecta, por cualquier procedimiento reconocido en las leyes, fomentando la competencia entre operadores. Cuando los servicios portuarios impliquen ejercicio de autoridad o afecten a temas de seguridad en el trabajo siempre se prestarán en régimen de gestión directa.»

MOTIVACIÓN

Necesidad de garantizar que todos los servicios que impliquen ejercicio de autoridad o que pongan en riesgo la seguridad integral del puerto se presten por trabajadores propios de la Autoridad Portuaria.

ENMIENDA NÚM. 98

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De modificación.

La letra j) del apartado 1 del artículo 60 queda redactada en los siguientes términos:

«j) Para el servicio de recepción de desechos generados por buques, se distinguirán las tarifas máximas que se abonarán por la Autoridad Portuaria a las empresas prestadoras por los servicios realizados, hasta los volúmenes máximos de desechos líquidos del Anexo I y de desechos sólidos del Anexo V, las tarifas máximas por servicios que excedan de los mismos o no estén incluidos, así como las correspondientes a los servicios de recepción de los Anexos IV y VI del Convenio MARPOL 73178.»

MOTIVACIÓN

El proyecto de Ley pretende dotar a las Autoridades Portuarias de suficiente autonomía para establecer su propia política económica, con libertad para fijar sus tasas. Es razonable, por tanto, que la fijación de la tarifa fija y adicional se establezca por cada Autoridad Portuaria según los costes del servi-

cio portuario de recogida y gestión de los desechos y residuos generados por los buques que hagan escala en los puertos.

Sin embargo, entendemos que es Puertos del Estado quien debe determinar los volúmenes máximos de descarga de desechos, sin coste adicional, que tiene derecho el buque por el pago de la tarifa fija.

Estos volúmenes máximos de desechos oleosos y basuras, sin coste adicional, derivan de las normas internacionales y comunitarias sobre protección al medio ambiente marino, y no parece razonable que sean cuestión de competencia interportuaria.

El incentivo de descarga de desechos en los puertos tiene una relación determinante con los volúmenes de descarga incluidos en la tarifa fija. La defensa de la sostenibilidad ambiental y los esfuerzos realizados para dotar de medios suficientes a la lucha contra la contaminación marina, incluyen la prevención de descargas ilegales de desechos a través del incentivo de uso de las instalaciones receptoras portuarias.

ENMIENDA NÚM. 99

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De modificación.

La letra b) del apartado 1 del artículo 61 queda redactada en los siguientes términos:

«b) Amarre y desamarre: 8 años.»

MOTIVACIÓN

Es razonable que el plazo máximo del contrato de los servicios de amarre y desamarre no difiera del de practicaje, garantizando plazos que permitan la amortización de las inversiones.

ENMIENDA NÚM. 100

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De modificación.

En el primer párrafo del artículo 68 la expresión «organizaciones sectoriales de trabajadores» se sustituye por la expresión «organizaciones sindicales de trabajadores».

MOTIVACIÓN

Por considerarlo más conveniente.

ENMIENDA NÚM. 101

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De modificación.

El segundo párrafo del apartado 4 del artículo 69 queda redactado en los siguientes términos:

«La Autoridad Portuaria determinará el número de prácticos necesarios para la prestación del servicio, previo informe de la Capitanía Marítima y oído el Comité de servicios portuarios, y expedirá sus nombramientos.»

MOTIVACIÓN

Se propone eliminar la mención al órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional, ya que en el Comité de servicios portuarios están representadas las organizaciones sectoriales de prestadores de servicios más representativas de ámbito nacional.

ENMIENDA NÚM. 102

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De adición.

Se añade una nueva letra en el apartado 1 del artículo 73 con el siguiente redactado:

«c') (nueva) El depósito y transporte horizontal comprenden todas las tareas relacionadas con la entrega, conservación y recepción en el tránsito de mercancías por el puerto.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas, donde se explicita la definición de este servicio público, incluyendo como funciones propias las de depósito y transporte horizontal de mercancías.

ENMIENDA NÚM. 103

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De supresión.

Se suprime la letra f) del apartado 3 del artículo 73.

MOTIVACIÓN

Las labores complementarias de sujeción y trincado realizadas por las tripulaciones de los buques han de estar sujetas a las normas que regulan el servicio de manipulación de mercancías.

ENMIENDA NÚM. 104

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De supresión.

Al final del segundo párrafo de la letra i) del apartado 3 del artículo 73 se suprime la expresión «o de la Agrupación Portuaria de Interés Económico (APIE)».

MOTIVACIÓN

Se propone eliminar a las APIE del sistema portuario español, reafirmando un compromiso sólido con la Estiba como sector público portuario de importancia estratégica. Esto significa defender la exclusividad de sus trabajadores y la necesidad de la presencia pública en las Sociedades de Estiba.

ENMIENDA NÚM. 105

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De supresión.

Se suprime el apartado 4 del artículo 73.

MOTIVACIÓN

Por entender que la Autoridad Portuaria no debe autorizar, en ningún caso, al naviero o armador el manejo de los medios de carga y descarga propios del buque por personal de su tripulación. Debe eliminarse cualquier tipo de «autoprestación», también entre las tripulaciones de los barcos y en las llamadas «autopistas del mar».

ENMIENDA NÚM. 106

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De supresión.

Al final del apartado 2 del artículo 74 se suprime la expresión «o la de Agrupación Portuaria de Interés Económico, establecida en la disposición adicional sexta. La transformación en una u otra forma se regirá por lo previsto en la disposición adicional vigesimotercera de esta ley».

MOTIVACIÓN

Se propone eliminar a las APIE del sistema portuario español, reafirmando un compromiso sólido con la Estiba como sector público portuario de importancia estratégica. Esto significa defender la exclusividad de sus trabajadores y la necesidad de la presencia pública en las Sociedades de Estiba.

ENMIENDA NÚM. 107

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De supresión.

En el primer párrafo del apartado 2 del artículo 77 se suprime la expresión «y Agrupaciones Portuarias de Interés Económico reguladas en la disposición adicional sexta».

MOTIVACIÓN

Se propone eliminar a las APIE del sistema portuario español, reafirmando un compromiso sólido con la Estiba como sector público portuario de importancia estratégica. Esto significa defender la exclusividad de sus trabajadores y la necesidad de la presencia pública en las Sociedades de Estiba.

ENMIENDA NÚM. 108

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De supresión.

Se suprime el artículo 78.

MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas, no se considera oportuno que los órganos de Gobierno de las Comunidades Autónomas puedan establecer respecto a la relación laboral de estiba existente en los puertos incluidos en su ámbito territorial, un porcentaje superior al previsto de contratación en relación laboral común.

ENMIENDA NÚM. 109

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De modificación.

El artículo 79 queda redactado en los siguientes términos:

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

Este servicio se realizará por las entidades referidas en el artículo 74. En cualquier caso, estas actividades deberán ser realizadas por trabajadores que cumplan los requisitos de capacitación exigidos en el artículo 73.5.»

MOTIVACIÓN

Las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba son las que ponen a disposición de las empresas estibadoras el personal portuario para atender las actividades del servicio de manipulación de mercancías. Debe eliminarse cualquier tipo de «autoprestación», también entre las tripulaciones de los barcos y en las llamadas «autopistas del mar».

ENMIENDA NÚM. 110

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De modificación.

Al comienzo del apartado 8 del artículo 80 la expresión «a los buques que atraquen» se sustituye por la expresión «a los buques que hagan escala».

MOTIVACIÓN

La propia exposición de motivos del proyecto de Ley, en lo referente al servicio de recepción de desechos procedentes de buques, reconoce la obligación para todo buque que haga escala del pago de una tarifa fija, use o no el servicio de recepción de desechos, estimulando así la entrega de los residuos a las plantas de tratamiento y evitando su vertido al mar durante la navegación.

Pero en su articulado, el proyecto de Ley establece el pago de la tarifa fija solo para los buques que atraquen en el puerto, en contra de lo establecido en el artículo 8 de la Directiva 2000/59/CE que determina el pago de la tarifa para todo buque que haga escala en un puerto de un Estado Miembro, sin distinguir puesto de atraque o de fondeo.

ENMIENDA NÚM. 111

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De modificación.

Los párrafos segundo y tercero del apartado 8 del artículo 80 quedan redactados en los siguientes términos:

«Puertos del Estado establecerá en los Pliegos de Condiciones Generales del servicio, los tramos de arqueo bruto y los volúmenes máximos de desechos

correspondientes a dichos tramos, de modo que se incentiven las descargas de desechos en los puertos.

Tanto la tarifa fija como la adicional se propondrán por las Autoridades Portuarias por cada Anexo y por tramo de arqueo bruto (GT) establecidos en los Pliegos de Condiciones Generales del servicio, de manera que cubran los costes globales de prestación del servicio.»

MOTIVACIÓN

El proyecto de Ley pretende dotar a las Autoridades Portuarias de suficiente autonomía para establecer su propia política económica, con libertad para fijar sus tasas. Es razonable, por tanto, que la fijación de la tarifa fija y adicional se establezca por cada Autoridad Portuaria según los costes del servicio portuario de recogida y gestión de los desechos y residuos generados por los buques que hagan escala en los puertos.

Sin embargo, entendemos que es Puertos del Estado quien debe determinar los volúmenes máximos de descarga de desechos, sin coste adicional, que tiene derecho el buque por el pago de la tarifa fija,

Estos volúmenes máximos de desechos oleosos y basuras, sin coste adicional, derivan de las normas internacionales y comunitarias sobre protección al medio ambiente marino, y no parece razonable que sean cuestión de competencia interportuaria.

El incentivo de descarga de desechos en los puertos tiene una relación determinante con los volúmenes de descarga incluidos en la tarifa fija. La defensa de la sostenibilidad ambiental y los esfuerzos realizados para dotar de medios suficientes a la lucha contra la contaminación marina, incluyen la prevención de descargas ilegales de desechos a través del incentivo de uso de las instalaciones receptoras portuarias.

ENMIENDA NÚM. 112

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De modificación.

El apartado 9 del artículo 80 queda redactado en los siguientes términos:

«9. El pago de las tarifas es obligatorio para todos los buques que hagan escala en el puerto.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con una enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 113

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De modificación.

El segundo párrafo del apartado 13 del artículo 80 queda redactado en los siguientes términos:

«Cuando el buque posea un plan que únicamente asegure la entrega de desechos sólidos del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78, la bonificación será del 30 por ciento sobre la tarifa fija correspondiente a este Anexo; en caso de que el buque posea un plan que sólo asegure la entrega de desechos líquidos del Anexo 1, la bonificación será del 50 por ciento sobre la tarifa fija que corresponda a este Anexo.»

MOTIVACIÓN

El buque tiene derecho a una bonificación del 80% en el pago de la tarifa fija cuando acredita tener un plan de entrega de los desechos oleosos (Anexo I) y de desechos sólidos (Anexo V). Si el plan es parcial, lo lógico es que la suma de bonificaciones sea del 80%. Si se asigna una bonificación del 50% a los desechos oleosos, corresponde una del 30% (y no del 20%) cuando el plan de entrega es de desechos sólidos.

ENMIENDA NÚM. 114

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo segundo

De modificación.

El artículo 83 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 83. Prestación de servicios comerciales y otras actividades.

1. La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de otra naturaleza por terceros requerirá la obtención de autorización. El plazo de vigencia de dicha autorización será el que se determine en el título correspondiente. Si la prestación del servicio comercial estuviera vinculada a la ocupación privativa del dominio público portuario, en ningún caso dicho plazo podrá superar el período autorizado para la ocupación demanial.

La referida autorización podrá ser obtenida por silencio positivo, transcurridos tres meses desde el momento de su solicitud. Asimismo, el título jurídico podrá ser transmitido previa autorización de la Autoridad Portuaria.

2. Las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria deberán ajustarse a los pliegos de condiciones generales que, en su caso, apruebe Puertos del Estado, así como a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria.

No obstante lo anterior, en el supuesto de que las Administraciones Portuarias antes referidas no hubieran aprobado los pliegos de condiciones establecidos en el párrafo anterior, no será obstáculo para que los administrados puedan acceder al servicio, debiendo establecer un período transitorio no inferior a seis meses para su adaptación.»

MOTIVACIÓN

Reconocimiento del transporte de mercancías que opera en los puertos como un servicio portuario de transporte, bajo el reconocimiento de un servicio comercial.

ENMIENDA NÚM. 115

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo tercero

De adición.

Se añade un nuevo apartado en el artículo tercero con el siguiente redactado:

«4 segundo (nuevo). El apartado 2 del artículo 51 queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 51. Régimen de personal.

2. Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado coordinarán su política de recursos humanos considerando los principios, criterios y disposiciones que en materia económica emanen del Gobierno y de los Gobiernos de las Comunidades Autónomas en materia de personal al servicio del sector público, así como los criterios de actuación y objetivos generales establecidos en el Marco Estratégico.

Las competencias de control en materia de personal serán ejercidas por la Comisión Interministerial de Seguimiento de la Negociación Colectiva en Empresas del Sector Público a los efectos de determinación o modificación de los gastos de personal y de la negociación colectiva de las condiciones de trabajo.»

MOTIVACIÓN

La Ley 48/2003 establece en su Capítulo VII, relativo al Régimen de los Recursos Humanos, toda una batería de artículos destinados fundamentalmente a ejercer el control de la negociación colectiva, de las retribuciones y de personal, tendentes a que éste sea ejercido de forma casi exclusiva por Puertos del Estado y por las distintas leyes presupuestarias establecidas para el personal al servicio de la administración pública, cuestión cada día más alejada no solo de la realidad social, sino que también lleva camino de alejarse definitivamente de la realidad competencial, seguramente porque desde las distintas Leyes de Puertos y sus modificaciones, así como las de Presupuestos Generales del Estado, se viene proclamando de forma sistemática que los citados Entes Públicos gozarán de autonomía funcional y de gestión, contando con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como plena capacidad de obrar, debiendo desarrollar la actividad de sus servicios con criterios empresariales.

Mientras, por otra parte, se les somete a la negociación de un Convenio Estatal cerrado que no permite una negociación articulada en el ámbito de los Entes Públicos Portuarios y además al control administrativo de la Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones (CECIR) limitando de esta manera la capacidad de negociación de los agentes sociales para determinar o modificar las necesidades de gasto de personal, ya que esta viene fijada por Ley y por el Convenio Estatal, limitando a nuestro entender de forma importante la autonomía de gestión que la citada legislación proclama.

Este hecho y esta contradicción vienen generando año tras año situaciones de tensión, conflictividad y desánimo en la plantilla, al no entender por qué se limita la capacidad plena de obrar de estos Entes Públicos y la libre negociación colectiva en un Sistema Portuario que se financia con recursos propios y que a su vez obtiene importantes beneficios empresariales, mediante el desarrollo de una gestión privada con criterios de rentabilidad y eficiencia, que no se corresponden con los salarios funcionariales que se fijan por Ley a sus empleados, y a su vez ha sido el germen de la desconfianza creciente que se venía produciendo en las Comunidades Autónomas que cuentan con infraestructuras portuarias y que, frustrada la proclamada autonomía, han dado un paso más para obtener una gestión de sus puertos que les garantice definitivamente la proclamada autonomía de gestión.

Parece contradictoria la excepcionalidad que hace la LOFAGE en lo relativo al tratamiento diferencial del sistema portuario, la libertad de tarifas en un escenario de libre competencia, con la rigidez del control administrativo que establece la CECIR para unos entes públicos que deben de estar permanentemente adaptándose a las exigencias del mercado y la competencia, que por tanto no pueden ser administrados desde una óptica funcional que no se corresponde con su nivel de actividad y prestación de servicios.

Todo ello se agudiza aún más dentro del nuevo marco competencial derivado de los nuevos Estatutos de Autonomía, donde se establece con toda claridad la delegación de competencias exclusivas del Estado, entre las que se encuentra la Gestión de los Puertos. Se va a delegar su gestión a la Generalitat de Cataluña y en el futuro a otras CC.AA. que así lo vengán demandando en sus textos estatutarios, con lo cual y de forma añadida a los eternos problemas con la CECIR, y con las limitaciones en la negociación colectiva, en el futuro inmediato podemos incidir en uno aún peor, como es la fragmentación de la negociación colectiva y de las relaciones laborales, que desde nuestro punto de vista no sería saludable en el marco de una leal competencia portuaria y que podría conducir a una carrera por la reducción del coste laboral, incrementado la precarización en el empleo y en las condiciones de trabajo del personal.

El modelo que se propone, traducido en varias de nuestras enmiendas, guarda un paralelismo con uno ya existente dentro del sistema portuario y que no parece dar malos resultados, como es el del Acuerdo Marco Estatal de la Estiba, que partiendo de éste, articula la negociación de convenios en el ámbito de cada Sociedad de Estiba. Modelo que también fue de aplicación en la legislación anterior con el resultado del I Convenio Marco Estatal de Puertos, el cual en sí mismo fue un éxito y cuyas únicas dificultades vinieron de la mano de los convenios locales, no por la negociación en sí misma, que fue ágil y eficaz, sino por las trabas que a los acuerdos alcanzados puso una vez más la CECIR.

Este modelo dotaría al sistema portuario de una cierta homogeneidad en lo relativo a las relaciones laborales (Autoridades Portuarias-Sociedades de Estiba), en materia de negociación colectiva, dotando a su vez, de la autonomía de gestión y del poder contractual que tanto Puertos del Estado, las Autoridades Portuarias y los Sindicatos, necesitan en el nuevo escenario en que nos sitúa la actualidad política.

ENMIENDA NÚM. 116

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo tercero

De adición.

Se añade un nuevo apartado en el artículo tercero con el siguiente redactado:

«4 tercero (nuevo). El artículo 52 queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 52. Retribuciones del personal.

1. Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado propondrán, para el conjunto del sistema portuario, los criterios generales que regirán la negociación de un Acuerdo Marco Estatal.

2. Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado negociaran un Acuerdo Marco Estatal que regule las relaciones laborales del conjunto del sistema portuario en materias concretas, de adscripción obligatoria, que reservarán al ámbito estatal las materias siguientes: ámbito funcional, territorial y personal; ámbito temporal y denuncia; competencias de la comisión paritaria; organización y dirección del trabajo; clasificación profesional, contratación y período de prueba; jornada máxima anual; prevención de riesgos laborales; garantías sindicales; del régimen retributivo, exclusivamente retribuciones básicas, antigüedad y residencia; y régimen disciplinario.

En el ámbito de cada Organismo Público se negociará un convenio colectivo que abordará el conjunto de las materias negociables, salvo aquellas establecidas en el Acuerdo Marco Estatal, para evitar situaciones de concurrencia.

3. Las masas salariales para cada organismo público serán el resultado de la suma de los acuerdos alcanzados en materia económica en el Acuerdo Marco Estatal y en el Convenio de Empresa respectivo.

Se tomará en consideración, especialmente para los conceptos variables de rendimiento y productividad, la evolución de sus ratios de gestión, en particular los correspondientes al importe neto de la cifra de negocios y los resultados del ejercicio, así como la adopción de sistemas de gestión y administración de la entidad que conduzcan a la consecución de los objetivos fijados en los instrumentos de planificación y, en especial, la reducción sostenible de los costes y consiguiente mejora de los resultados de explotación. A estos efectos, no podrán tomarse en consideración para el cálculo correcto de los citados ratios las inversiones en infraestructuras, las bonificaciones sobre tasas, la plantilla del Organismo Público y las indemnizaciones en concepto de residencia derivadas de decretos gubernativos.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 117

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

Al artículo tercero

De adición.

Se añade un nuevo apartado en el artículo tercero con el siguiente redactado:

«4 cuarto (nuevo). Se suprime el artículo 53.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas, se propone suprimir el artículo 53 que hace referencia a la estructura de personal de los organismos públicos portuarios.

ENMIENDA NÚM. 118

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

Al artículo tercero

De adición.

Se añade un nuevo apartado en el artículo tercero con el siguiente redactado:

«4 quinto (nuevo). El artículo 54 queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 54. Selección de personal.

La selección del personal se realizará de acuerdo con sistemas basados en los principios de igualdad, mérito, capacidad y concurrencia, mediante convocatoria pública. Las directrices y procedimientos en materia de selección de personal que garanticen dichos principios, incluyendo los de titulación exigible, se garantizarán a través del diálogo social y la negociación colectiva en el Acuerdo Marco Estatal.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 119

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

Al artículo tercero

De adición.

Se añade un nuevo apartado en el artículo tercero con el siguiente redactado:

«4 sexto (nuevo). Se suprime el apartado b del artículo 55.

MOTIVACIÓN

El apartado b del artículo 55 (Funciones de los organismos públicos portuarios) establece que corresponde al Consejo Rector de Puertos del Estado y al Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias nombrar y separar al personal directivo de la entidad y aprobar su régimen retributivo, a propuesta del Presidente. En coherencia con otras enmiendas, se propone la supresión de este apartado.»

ENMIENDA NÚM. 120

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo tercero, apartado 5

De modificación.

El apartado 5 del artículo tercero queda redactado en los siguientes términos:

«5. Se modifica el penúltimo párrafo del apartado 1 del artículo 94, que tendrá la siguiente redacción:

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales relacionadas, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias no podrán participar directamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones, para lo cual se suscribirán los convenios con otras administraciones que, en su caso, procedan. En ningún caso se podrá autorizar la realización de rellenos en el dominio público portuario que no tengan como destino un uso portuario.»

MOTIVACIÓN

Se elimina la nueva redacción que el Proyecto de Ley establece para el último párrafo del apartado 1 del artículo 94 de la Ley 48/2003, ya que supone una nueva regulación más laxa de la posibilidad de levantar la prohibición a las instalaciones hoteleras en faros.

ENMIENDA NÚM. 121

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo tercero

De supresión.

Se suprime el primer párrafo de la nueva disposición adicional vigésima tercera que se añade en el apartado 27.

MOTIVACIÓN

El apartado 27 del artículo tercero añade una nueva disposición adicional en la Ley 48/2003 referente a las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba y Agrupaciones Portuarias de interés Económico (APIE), estableciendo, en su primer párrafo, que las primeras podrán transformarse en APIE.

En otras enmiendas ya se ha propuesto eliminar a las APIE del sistema portuario español, reafirmando un compromiso sólido con la Estiba como sector público portuario de importancia estratégica. Esto significa defender la exclusividad de sus trabajadores y la necesidad de la presencia pública en las Sociedades de Estiba.

ENMIENDA NÚM. 122

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo tercero

De supresión.

En el apartado 37 del artículo tercero, que modifica la disposición transitoria duodécima, se suprime la expresión «o en las agrupaciones portuarias de interés económico».

MOTIVACIÓN

En otras enmiendas ya se ha propuesto eliminar a las APIE del sistema portuario español, reafirmando un compromiso sólido con la Estiba como sector públi-

co portuario de importancia estratégica. Esto significa defender la exclusividad de sus trabajadores y la necesidad de la presencia pública en las Sociedades de Estiba.

ENMIENDA NÚM. 123

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

A la disposición transitoria tercera

De modificación.

La disposición transitoria tercera queda redactada en los siguientes términos:

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

A partir de la entrada en vigor de esta Ley queda paralizado el proceso de transformación de las Sociedades estatales de estiba y desestiba en agrupaciones portuarias de interés económico previsto en la disposición adicional sexta de la Ley 48/2003.»

MOTIVACIÓN

En otras enmiendas ya se ha propuesto eliminar a las APIE del sistema portuario español, reafirmando un compromiso sólido con la Estiba como sector público portuario de importancia estratégica. Esto significa defender la exclusividad de sus trabajadores y la necesidad de la presencia pública en las Sociedades de Estiba.

ENMIENDA NÚM. 124

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

A la disposición final segunda

De adición.

Se añade un nuevo apartado en la disposición final segunda con el siguiente redactado:

«2 bis (nuevo). El tercer párrafo del apartado 2 del artículo 40 queda redactado en los siguientes términos:

- El 24% del total de los miembros del Consejo serán designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales, sindicatos más representativos de carácter nacional y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario.»

MOTIVACIÓN

Asegurar la presencia de los sindicatos más representativos de carácter nacional en los Consejos de Administración de las Administraciones Públicas.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

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

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de marzo de 2010.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 125

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 Popular en el Congreso**

A la Disposición adicional tercera

De adición.

Se añade una nueva Disposición adicional tercera al Proyecto de Ley referida a medidas de apoyo al acontecimiento «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante 2011», con el siguiente tenor:

«Disposición adicional tercera. Acontecimiento «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela Alicante 2011».

1. Se entiende como acontecimiento «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante» a las tres sali-

das de la regata que tendrán lugar desde la ciudad de Alicante.

2. Bonificaciones de cuotas respecto de trabajadores contratados como consecuencia de la celebración de la «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante».

Las personas jurídicas constituidas con motivo del acontecimiento «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante» o por los equipos participantes tendrán una bonificación del 100% en la cotización a la Seguridad Social por contingencias comunes, incapacidad temporal derivada de las mismas, así como por los conceptos de recaudación conjunta con las cuotas de Seguridad Social, respecto de los trabajadores que contraten para la realización de labores directamente relacionadas con su participación en el citado acontecimiento.

En el plazo de dos meses desde la entrada en vigor de la Ley se aprobará por Real Decreto un Reglamento en el que se establezcan los requisitos, plazos, procedimiento de concesión y medidas de control relativas a la mencionada bonificación.

3. Concesión de visados y permisos de conducción.

a. Se habilita al Gobierno para establecer reglamentariamente el procedimiento necesario para la concesión de visados, autorizaciones de trabajo y residencia y tarjetas de residencia en régimen comunitario para los participantes en la «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante», así como a los miembros de la organización y a los familiares de ambos. A tal efecto se establecerá una oficina ad hoc en Alicante.

La vigencia de las autorizaciones y tarjetas que se concedan a estos extranjeros tendrá validez hasta el momento en que finalice su permanencia en España con motivo de la celebración de las mencionadas pruebas.

b. Se habilita al Gobierno para establecer un procedimiento simplificado para el canje de permisos de conducción para las personas que acrediten su residencia legal en España y su vinculación con la celebración de la «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante».

4. «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante».

El Gobierno de la Nación y, en su caso, los distintos Departamentos Ministeriales en la esfera de sus respectivas competencias, adoptarán las iniciativas, disposiciones, actos y demás medidas que se estimen necesarios para atender a los compromisos derivados de la organización y celebración de la «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante» en la ciudad de Alicante.

En la adopción de dichas medidas se atenderá a los compromisos financieros asumidos por las distintas Administraciones públicas participantes en la organización, respetándose la proporción convenida en la asunción de obligaciones, así como el principio de reciprocidad en su cumplimiento.

JUSTIFICACIÓN

Medidas de apoyo a la celebración del acontecimiento «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante 2011».

ENMIENDA NÚM. 126

FIRMANTE: Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

A la Disposición adicional cuarta

De adición.

Se añade una nueva Disposición adicional cuarta al Proyecto de Ley referida al régimen fiscal del acontecimiento «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante 2011», con el siguiente tenor:

Disposición adicional cuarta. Régimen fiscal del Acontecimiento «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela Alicante 2011».

«1. Régimen fiscal de la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela (Volvo Ocean Race) y de los equipos participantes.

a. Las personas jurídicas residentes en territorio español constituidas con motivo del acontecimiento por la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela o por los equipos participantes estarán exentas del Impuesto sobre Sociedades por las rentas obtenidas durante la celebración del acontecimiento y en la medida en que estén directamente relacionadas con su participación en él.

Lo establecido en el párrafo anterior se aplicará igualmente a los establecimientos permanentes que la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela o los equipos participantes constituyan en España durante el acontecimiento con motivo de su celebración.

b. Las entidades sin fines lucrativos constituidas con motivo del acontecimiento por la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela o por los equipos participantes tendrán, durante la celebración del acontecimiento, la consideración de entidades beneficiarias del mecenazgo a efectos de lo previsto en los artículos 16 a 25, ambos inclusive, de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo.

c. Las cantidades satisfechas por los sponsors o patrocinadores a la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela (Volvo Ocean Race) o a los equipos participantes, que tengan la consideración de gastos de

propaganda y publicidad de proyección plurianual, se tendrán en cuenta, a efectos del cálculo del límite previsto en el segundo párrafo del número primero del artículo 27.3 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo.

2. Régimen fiscal de las personas que presten servicios a la entidad organizadora o a los equipos participantes.

a. No se considerarán obtenidas en España las rentas que perciban las personas físicas que presten sus servicios a la entidad organizadora o a los equipos participantes que no sean residentes en España, obtenidas durante la celebración del acontecimiento y en la medida en que estén directamente relacionadas con su participación en la “Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante”.

b. Las personas físicas a que se refiere el número anterior que adquieran la condición de contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas como consecuencia de su desplazamiento a territorio español con motivo de este acontecimiento, aplicarán una reducción del 65% sobre la cuantía neta de los rendimientos que perciban de la entidad organizadora o de los equipos participantes, durante la celebración del acontecimiento y en la medida en que estén directamente relacionados con su participación en el mismo.

3. Régimen aduanero y tributario aplicable a las mercancías que se importen para afectarlas al desarrollo y celebración de la Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante.

a. Con carácter general, el régimen aduanero aplicable a las mercancías que se importen para su utilización en la celebración y desarrollo de la Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante, será el que resulte de las disposiciones contenidas en el Código Aduanero Comunitario, aprobado por el Reglamento (CEE) n.º 2913/92 del Consejo, de 12 de octubre de 1992, y demás normativa aduanera de aplicación.

b. Sin perjuicio de lo anterior y con arreglo al artículo 140 del Código Aduanero Comunitario y al artículo 7 del Convenio relativo a la Importación Temporal, hecho en Estambul el 26 de junio de 1990, las mercancías a que se refiere el la letra a) de este apartado que se vinculen al régimen aduanero de importación temporal podrán permanecer al amparo de dicho régimen por un plazo máximo de 48 meses desde su vinculación al mismo, que, en todo caso, expirará, a más tardar, el 30 de junio del año siguiente al de la finalización de la regata 2017-2018.

c. Se autoriza al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria para que adopte las medidas nece-

sarias para la ejecución de lo dispuesto en este apartado Tres.

4. Impuesto sobre el Valor Añadido.

a. Por excepción a lo dispuesto en el segundo párrafo del número 1 del apartado Dos del artículo 119 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, no se exigirá el requisito de reciprocidad en la devolución a empresarios o profesionales no establecidos en la Comunidad que soporten o satisfagan cuotas del Impuesto como consecuencia de la realización de operaciones relacionadas con la celebración de la 2. Los empresarios o profesionales no establecidos en el territorio de aplicación del Impuesto que soporten o satisfagan cuotas como consecuencia de la realización de operaciones relacionadas con la Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante, tendrán derecho a la devolución de dichas cuotas al término de cada período de liquidación.

Para dichos empresarios o profesionales, el período de liquidación coincidirá con el mes natural, debiendo presentar sus declaraciones-liquidaciones durante los 20 primeros días naturales del mes siguiente al período de liquidación. Sin embargo, las declaraciones-liquidaciones que a continuación se indican deberán presentarse en los plazos especiales que se mencionan:

— La correspondiente al período de liquidación del mes de julio, durante el mes de agosto y los veinte primeros días naturales del mes de septiembre inmediatamente posteriores.

— La correspondiente al último período del año, durante los treinta primeros días naturales del mes de enero.

Lo dispuesto en esta letra será igualmente aplicable a la entidad organizadora del acontecimiento, a los equipos participantes y a las personas jurídicas a que se refiere la letra a) del apartado 1 anterior.

b. Respecto a las operaciones relacionadas con los bienes vinculados al régimen de importación temporal con exención total de derechos, a que se alude en el apartado Tres anterior, resultará aplicable lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley del Impuesto.

c. El plazo a que se refiere el párrafo g del apartado 3 del artículo 9 de la Ley del Impuesto será, en relación con los bienes que se utilicen temporalmente en la celebración y desarrollo de la Salida de Vuelta al Mundo a Vela, Alicante, el previsto en el epígrafe 2 del apartado 3 anterior.

d. La regla establecida en el apartado Dos del artículo 70 de la Ley del Impuesto no resultará aplicable a los servicios enumerados en la letra B del número 5 del apartado Uno de dicho artículo cuando sean prestados por las personas jurídicas residentes en España constituidas con motivo del acontecimiento por la enti-

dad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela (Volvo Ocean Race) o por los equipos participantes y estén en relación con la organización, la promoción o el apoyo de dicho acontecimiento.

5. Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. La obligación de matriculación en España prevista en la disposición adicional primera de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, no será exigible en relación con las embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos que se utilicen en el territorio español por la entidad organizadora de la Vuelta al Mundo a Vela (Volvo Ocean Race) o por los equipos participantes en ésta en el desarrollo de dicho acontecimiento. No obstante, una vez finalizado el acontecimiento será exigible la obligación de matriculación antes referida una vez transcurrido el plazo a que se hace referencia en el primer párrafo de la letra d del apartado 1 del artículo 65 de la citada Ley.

6. Régimen Fiscal del Consorcio Alicante, Vuelta al Mundo a Vela. El Consorcio Alicante, Vuelta al Mundo a Vela será considerado entidad beneficiaria del mecenazgo a los efectos previstos en los artículos 16 a 25, ambos inclusive, de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo.

7. Tasas y precios públicos. Con efectos desde el 1 de enero de 2010 y hasta transcurridos 12 meses a partir del día siguiente a la finalización la regata 2017-2018, el Consorcio Alicante, Vuelta al mundo a Vela, las entidades de derecho privado creadas por él para servir de apoyo a sus fines, las entidades que ostenten los derechos de explotación, organización y dirección de la Vuelta al Mundo a Vela y las entidades que constituyan los equipos participantes estarán exentos de la obligación de pago de las siguientes tasas y tarifas, en relación con las actividades de preparación, organización y celebración del acontecimiento:

a. Tasas estatales.

a.1 Tasas de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general:

- Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.
- Tasa por utilización especial de las instalaciones portuarias.
- Tasa del buque.
- Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.
- Tasa del pasaje.
- Tasa de la mercancía.
- Tasa por el aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.
- Tasa por servicios generales.
- Tasa por servicio de señalización marítima.

a.2 Tasas de la Ley 32/2003, de 3 de noviembre, General de Telecomunicaciones:

- Tasa general de operadores.
- Tasa por numeración telefónica.
- Tasa por reserva del dominio público radioeléctrico.
- Tasas de telecomunicaciones.

a.3 Tasas de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

- Cánones en relación con la ocupación o aprovechamiento del dominio público marítimo terrestre estatal en virtud de una concesión o autorización.
- Tasas como contraprestación de actividades realizadas por la Administración.

a.4 Tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial de bienes del dominio público estatal.

b. Tasas locales.

- Tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local.
- Tasa por prestación de servicios o realización de actividades administrativas de competencia local.

c. Tarifas por servicios de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

- Tarifa por servicios comerciales prestados por las autoridades portuarias.
- Tarifas por servicios portuarios básicos.
- Tarifa relativa al servicio de recepción de desechos generados por buques.

Las entidades a que se refiere el primer párrafo del presente apartado, en relación con las actividades que se enumeran en dicho párrafo, no estarán obligadas a la constitución de las garantías provisional, definitiva y de explotación reguladas en la mencionada Ley 48/2003.

El Consorcio Alicante, Vuelta al Mundo a Vela y las entidades de derecho privado creadas por él para servir de apoyo a sus fines tendrán derecho a los beneficios en materia de honorarios y aranceles notariales y registrales previstos para las Administraciones que lo integran.

8. Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones.

a. No estarán sujetas al Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones las adquisiciones mortis causa y las cantidades percibidas por los beneficiarios de seguros de vida, cuando el causahabiente o beneficiario haya adquirido la residencia en España como consecuencia de su desplazamiento a dicho territorio con motivo de

la celebración de la Salida de la Vuelta al Mundo a Vela.

La no sujeción regulada en el párrafo anterior estará vigente hasta transcurridos 12 meses a partir del día siguiente a la finalización de la regata 2017-2018 y podrá acreditarse mediante certificación, que a tal extremo deberá emitir el Consorcio Alicante, Vuelta al Mundo a Vela.»

JUSTIFICACIÓN

Medidas de apoyo a la celebración del acontecimiento «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante 2011».

ENMIENDA NÚM. 127

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la Disposición adicional quinta

De adición.

Se añade una nueva Disposición adicional quinta al Proyecto de Ley referida a bonificaciones fiscales aplicables al acontecimiento «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante 2011», con el siguiente tenor:

Disposición adicional quinta. Bonificaciones fiscales aplicables al evento «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela Alicante 2011».

«1. La duración del programa de apoyo a la consideración de la «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Volvo Ocean Race» como acontecimiento de excepcional interés público a efectos de lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de incentivos fiscales al mecenazgo, prevista en la Disposición Adicional Sexagésima Cuarta de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010, se extenderá hasta el 30 de junio de 2013.

Se propone una redacción de modificación del texto ya aprobado, porque proporciona mayor claridad y seguridad jurídica.

Se modifica el apartado Dos de la Disposición Adicional Sexagésima Cuarta de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2010, relativa a los Beneficios fiscales aplicables al evento de Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante 2011, que queda redactado de la siguiente forma:

2. La duración de este programa de apoyo será desde el 1 de enero de 2010, hasta el 30 de junio 2013.»

JUSTIFICACIÓN

Medidas de apoyo a la celebración del acontecimiento «Salida de la Vuelta al Mundo a Vela, Alicante 2011».

A la Mesa de la Comisión de Fomento

Los Grupos Parlamentarios abajo firmantes, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presentan las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de marzo de 2010.—**Eduardo Medina Nuñez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

ENMIENDA NÚM. 128

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la exposición de motivos

De sustitución.

Se propone sustituir la exposición de motivos del Proyecto de Ley por la siguiente

Exposición de motivos

I

La importancia económica para España de disponer de unos puertos eficientes queda patente con el hecho de que entre el 80% y el 85% de nuestras importaciones y aproximadamente el 50% de las exportaciones, medidas ambas en toneladas, pasan por los puertos. Por tanto, la competitividad de nuestro sistema productivo viene condicionada por la eficacia y eficiencia de los puertos. La posición geográfica de la península Ibérica y el carácter ultra-periférico de Canarias, reconocida por la Unión Europea para el archipiélago en el ar-

título 299.2 del Tratado de Amsterdam, refuerza la exigencia de adoptar en España medidas que mejoren la gestión de nuestros puertos y su eficiencia, impulsando su competitividad en una coyuntura de fuerte competencia internacional.

Pero, además, el buen emplazamiento de algunos de ellos en relación con las grandes rutas transoceánicas, permite plantear el reto de que dichos puertos se constituyan en importantes centros de tránsito marítimo y de distribución de mercancías del sur de Europa, así como para el África occidental, fundamentalmente a través de los puertos canarios, atenuando el actual desequilibrio de tráfico existentes entre el Norte y el Sur de Europa, en un escenario internacional de globalización comercial.

La atomización del sistema portuario español ha estimulado la formación de distintos nodos de concentración comercial e industrial por todo el territorio, de forma que el conjunto ha contribuido de forma relevante a la cohesión económica y social, a la localización industrial y a la ordenación territorial, reforzando así la consolidación de grandes cadenas logísticas integradas de distribución.

Asimismo, resulta destacable recordar el papel que le corresponde desempeñar a los puertos y al transporte marítimo para la sostenibilidad económica, social y ambiental del sistema europeo de transporte de mercancías, fundamentada en la potenciación de la intermodalidad como la mejor forma de compatibilizar el crecimiento de la demanda con el mejor aprovechamiento de los recursos disponibles y con la reducción de los costes externos asociados con el transporte. En primer lugar, el modo marítimo es el de mayor capacidad de transporte de mercancías (en toneladas x kilómetro), y el de menores costes de transporte por unidad transportada. Pero además, el transporte marítimo contribuye eficazmente a la movilidad sostenible, dados los bajos costes externos que genera en relación con los restantes modos de transporte. Estas ventajas justifican la política de potenciación del modo marítimo/portuario a escala europea y, en concreto, de las autopistas del mar, preconizada desde la Unión Europea, y de la que España es uno de los primeros impulsores. Solamente con puertos eficaces y eficientes, y además dotados de una accesibilidad ferroviaria adecuada, se podrá producir este cambio modal imprescindible.

Para avanzar en estos objetivos, los puertos de interés general tienen que conformarse como puertos «landlord avanzados», como se califican en alguna terminología portuaria, facilitadores de la actividad económica, de la competitividad de nuestro tejido social y empresarial y de su sostenibilidad ambiental, así como coordinadores de los diferentes agentes y administraciones que intervienen en el paso por puerto de buques y mercancías.

Para ello se considera conveniente reforzar la normativa que, desde comienzos de la década pasada, partiendo de la Ley 27/1992, instauró los principios de

autonomía de gestión y autosuficiencia económico-financiera de los puertos de interés general, siguiendo con la Ley 62/1997, que incorporó la participación de las Comunidades y Ciudades Autónomas a la gestión de las Autoridades Portuarias, y continuando con la Ley 48/2003, que adapta el sistema tarifario portuario a la obligada naturaleza de tasas, avanza en la liberalización de los servicios portuarios e incorpora una completa regulación del dominio público portuario para potenciar la participación e inversión de la iniciativa privada en la actividad portuaria, ha facilitado el espectacular desarrollo de los puertos españoles de interés general, con el objeto de adaptarla a las necesidades derivadas de coyunturas económicas rápidamente cambiantes.

La aportación de esta Ley al marco normativo citado es la flexibilización del modelo tarifario para que cada Autoridad Portuaria pueda adaptarse a la realidad económica de cada momento y el refuerzo y profundización en la liberalización de los servicios portuarios y de la actividad económica y comercial que se desarrolla en los puertos, consiguiendo así que el conjunto de la legislación portuaria sea el cimiento estable para la mejora continua de la competitividad del sistema portuario de interés general en conjunto y de cada uno de los puertos que lo integran, asegurando el cumplimiento de su misión, que no es otra que coadyuvar al desarrollo económico y social del país.

II

Desde la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, está vigente el principio de autosuficiencia económica de los puertos, en virtud del cual éstos recaudan las tarifas por utilización de infraestructuras y demás espacios portuarios, que constituyen los ingresos de cada una de las Autoridades Portuarias. Dichos ingresos, además de otros eventuales que la legislación vigente les atribuye, tienen que cubrir todos los gastos de explotación, incluida la amortización de sus activos, más un rendimiento razonable de los mismos que se reinvierte en el sistema,

Este principio dio lugar a un salto cualitativo muy importante en la gestión de los puertos, ya que, al independizar sus inversiones de las asignaciones en los Presupuestos Generales del Estado, además de reducir la presión sobre éstos, ha permitido atender de forma más eficaz, las necesidades de infraestructuras portuarias para atender la demanda previsible. Basta comparar en el ámbito mundial la situación de los puertos en donde rige el citado principio de internalización de los ingresos, de los gastos y de inversión con la de aquellos en los que las inversiones se cubren a cargo de los Presupuestos Generales del Estado de los Estados respectivos, generalmente presionados por otros compromisos de inversión y de reparto que impiden garantizar las inversiones portuarias en el momento exigido por la demanda.

Este principio se ha mantenido en la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, por la que se modifica la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y también en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, si bien en esta última se ha producido un cambio en la naturaleza jurídica de los ingresos procedentes de la utilización privativa y el aprovechamiento especial del dominio público portuario, pasando, de ser considerados precios privados, a atribuirles la condición de tasas.

Esta Ley profundiza en la condición de tasas de las tarifas portuarias, ya introducido en la Ley 48/2003 y reformula alguna de las bonificaciones a fin de dar seguridad jurídica al modelo sin incrementar los costes. Simultáneamente incrementa la cuantía de alguna de las bonificaciones ya existentes e incorpora otras para fomentar la competitividad de los puertos españoles y su adaptación a la evolución y las condiciones existentes en cada momento en los mercados internacionales, incentivando en mayor medida el rendimiento, la productividad y la calidad, así como el menor coste, de todos los servicios portuarios y la sostenibilidad ambiental de la actividad portuaria.

Las tasas de utilización mantienen una estructura y cuantías básicas comunes para el conjunto de las Autoridades Portuarias, pero con la posibilidad de establecer coeficientes correctores diferentes para las correspondientes al buque, al pasaje y a la mercancía en cada una de ellas, con el objeto de que se pueda tomar en consideración su estructura de costes en un marco de competencia leal entre puertos, quedando garantizado el principio de autosuficiencia económica. Estos coeficientes correctores, una vez acordados en el Plan de Empresa, deberán ser aprobados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año.

Para ello, cada Autoridad Portuaria realizará la propuesta de dichos coeficientes correctores de acuerdo con los límites y criterios establecidos en la Ley, y también de acuerdo con los que se determinen de forma más concreta por Orden Ministerial, tomando en consideración las previsiones plurianuales de evolución de sus tráficos, de nivel de endeudamiento y de necesidades de inversión, así como sus objetivos de gestión, la rentabilidad anual objetivo y un rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto para los ejercicios siguientes.

Este supone una importante novedad en la medida en que cada Autoridad Portuaria deberá proponer sus coeficientes correctores y su política de bonificaciones, de acuerdo con su propia realidad física, económica y de situación competitiva a nivel nacional e internacional, sin que por ello puedan producirse prácticas abusivas o discriminatorias entre usuarios.

III

En lo que a los servicios portuarios se refiere, esta Ley mantiene la destitularización de los mismos introducida en la Ley 48/2003 y el libre acceso reglado a la prestación de servicios en un marco de libre y leal competencia entre operadores, suprimiendo de la consideración de servicios portuarios a los servicios de depósito y transporte horizontal. La Ley introduce algunas modificaciones en cumplimiento de las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia para potenciar la competencia efectiva en la prestación de los servicios y mecanismos de control más precisos para evitar situaciones de posición dominante, así como otras mejoras de carácter técnico. Por lo que se refiere al servicio portuario de recepción de desechos procedentes de buques, las modificaciones incluidas en esta Ley mejoran la regulación de la tarifa fija que deben abonar todos los buques que atraquen en un puerto, hagan o no uso de este servicio, teniendo en cuenta el espíritu de la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por buques y desechos de carga y del Real Decreto 1381/2002, modificado por el Real Decreto 1084/2009, que la traspone a la legislación española, con el objeto de estimular la entrega de los desechos y residuos generados por los buques a las plantas de recepción y tratamiento y evitando su vertido al mar durante la navegación; sin que la tarifa fija, en tanto que imposición de carácter público, sea un factor que incida en la competencia entre puertos y respetando simultáneamente el régimen general de prestación de los servicios portuarios.

Asimismo, la Ley añade un nuevo título, numerado como V, a la Ley 48/2003, con el objeto de tener agrupada de forma ordenada y completa toda la regulación del régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías, que se encontraba dispersa entre diferentes Títulos y Disposiciones de la Ley 48/2003 y otras normativas, con el objeto de facilitar su seguimiento y aplicación.

Respecto al régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación se introducen diversas medidas de impulso a la competitividad en la prestación de este servicio, siendo destacable en este sentido, el fomento de la contratación de trabajadores portuarios en relación laboral común por encima del 25% legalmente exigible con carácter general, tanto a través de la bonificación correspondiente a la tasa de actividad, como en la determinación de los plazos concesionales a las empresas de estiba; el incremento de la relación laboral común a medida que el mercado lo permita como consecuencia de la reducción de las irregularidades del tráfico y de la automatización de las operaciones; la ampliación de la exención como servicio portuario de manipulación de mercancías del embarque y desembarque de cual-

quier clase de vehículos de motor en todos los casos; el fomento de las autopistas del mar y de los tráficos marítimos de corta distancia que se cargan y descargan por rodadura en buques ro-ro, ro-pax, con-ro y ferries, permitiendo la prestación de estos servicios a las compañías navieras en régimen de autoprestación; la exención de la obligatoriedad de integrarse en el capital de la Sociedad de Gestión de los Estibadores Portuarios a las empresas con licencia para el servicio portuario de manipulación de mercancías cuando el porcentaje de la actividad prestada por trabajadores en régimen común supere, en cómputo interanual, el 70% de la actividad asociada al servicio de manipulación, mientras se mantenga este porcentaje y la simplificación de los requisitos exigidos a los trabajadores para poder realizar las actividades incluidas en el servicio portuario de manipulación de mercancías.

Por lo que se refiere a las entidades de puesta a disposición de personal estibador, esta Ley dispone que las dos figuras que coexisten actualmente, Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba (SEEDs), en las que las Autoridades Portuarias disponían de un 51% del capital social, y Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIEs), con responsabilidad mancomunada entre sus socios y en las que se integran exclusivamente las empresas estibadoras, se adapten o trasformen, respectivamente, en sociedades anónimas con la denominación de «Sociedad de Gestión de Estibadores Portuarios, Sociedad Anónima», estableciéndose un único modelo de sociedad de gestión de la puesta a disposición de los trabajadores de estiba.

Esta nueva figura, exclusivamente de participación privada, estará constituida por las empresas titulares de licencias de prestación del servicio portuario de manipulación, con una distribución accionarial alícuota por el número de titulares y proporcional por el volumen de facturación de cada una de ellas. Se consigue así un doble efecto: profundizar en la liberalización recomendada por la Comisión Nacional de la Competencia y corregir posibles posiciones de dominio.

La Ley introduce también nuevos mecanismos que incrementan la capacidad de supervisión de las Autoridades Portuarias en dichas sociedades para evitar distorsiones en su funcionamiento que afecten a la leal competencia entre prestadores del servicio.

IV

Esta Ley se estructura en cuatro artículos, dos disposiciones adicionales, cinco disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y siete disposiciones finales. El artículo primero modifica el Título 1, Régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal, de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

El artículo segundo modifica el Título III, de prestación de servicios de la misma Ley.

El artículo tercero modifica algunos artículos aislados de la repetida Ley e introduce otros nuevos, destacando entre ellos la incorporación, como documento integrante del Plan de Empresa, de los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto y de una Memoria de Sostenibilidad, reforzando así el principio de sostenibilidad ambiental que debe regir, entre otros, el desarrollo portuario, el cambio de denominación Plan de Utilización de los Espacios Portuarios por el de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, que se ajusta más al contenido y naturaleza del documento, evitando posibles confusiones; la modificación de la regulación de las revisiones, división y unificación, así como del rescate de las concesiones demaniales, con el objeto de que queden regulados con mayor seguridad jurídica todos los supuestos que pueden presentarse a los concesionarios y a la Autoridad Portuaria; una definición más actualizada del perfil exigible a los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias y mecanismos para reforzar una mayor coordinación y eficacia en el funcionamiento de las Autoridades Portuarias, así como la incorporación de una serie de medidas para garantizar el cumplimiento de la legalidad, a fin de evitar distorsiones de competencia entre los puertos, basadas en un desigual cumplimiento del marco de competencia común.

El artículo cuatro supone la adición de un nuevo Título V a la Ley 48/2003, reuniendo en un único texto de forma ordenada y completa toda la normativa que regula el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

Por último, en la disposición derogatoria se suprimen algunos artículos de la Ley 27/92 y de la Ley 48/2003, en coherencia con las modificaciones realizadas, así como el Real Decreto 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba al haberse incorporado su regulación en el Título V de la Ley, y la disposición adicional trigésima cuarta de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social por haber sido declarada inconstitucional. En las disposiciones finales se modifican e introducen algunos preceptos aislados de la Ley 27/1992, de 26 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, concretándose asimismo las competencias relativas a la revisión de oficio de los actos de las Autoridades Portuarias establecidas en la disposición adicional decimosexta de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado, con el objetivo de evitar ciertas disfunciones que han surgido de su aplicación.

JUSTIFICACIÓN

Se sustituye la Exposición de Motivos por una nueva, con una redacción simplificada, en coherencia con el resto de enmiendas planteadas.

ENMIENDA NÚM. 129**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 1. Autofinanciación del sistema portuario.
Apartado 1

De adición.

Se propone dejar el apartado 1 como sigue:

«Artículo 1. Autofinanciación del sistema portuario.

1. El régimen económico de los puertos de titularidad estatal deberá responder al principio de autosuficiencia económica del sistema portuario en su conjunto y de cada una de las Autoridades Portuarias en un marco de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios.»

JUSTIFICACIÓN

Es conveniente mantener el principio consolidado de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios.

ENMIENDA NÚM. 130**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 1. Autofinanciación del sistema portuario.
Apartado 2

De modificación.

Se propone añadir los gastos financieros al epígrafe a) del apartado 2 y modificar el epígrafe d), quedando como sigue:

«Artículo 1. Autofinanciación del sistema portuario.

[...]

2. Los ingresos por las actividades ordinarias del sistema portuario estatal y de cada una de las Autorida-

des Portuarias deberán cubrir, al menos, los siguientes conceptos:

a) Los gastos de explotación, los gastos financieros y otros necesarios para el cumplimiento de sus funciones,

b) Las cargas fiscales.

c) La depreciación de sus bienes e instalaciones.

d) Un rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio de la inversión neta en activos fijos, excluyendo el inmovilizado en curso, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes, que permita hacer frente a las necesidades de las nuevas inversiones y a la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Es conveniente destacar que también deben cubrirse los gastos financieros, dado el alto grado de endeudamiento actual del sistema portuario español. Además, se aclara el activo sobre el que se establece el rendimiento neto.

ENMIENDA NÚM. 131**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 1. Autofinanciación del sistema portuario.
Apartado 3

De modificación.

Se propone completar el apartado 3 de la siguiente manera:

«Artículo 1. Autofinanciación del sistema portuario.

[...]

3. Para garantizar la autosuficiencia económica del sistema portuario y de cada una de las Autoridades Portuarias, Puertos del Estado acordará con cada Autoridad Portuaria, en los respectivos planes de empresa, en la forma prevista en el artículo 36 de esta ley, los objetivos de rentabilidad anual, el rendimiento sobre el activo no corriente neto medio considerado como razonable y demás objetivos de gestión, atendiendo a la previsible evolución de la demanda, a las necesidades inversoras de

cada Autoridad Portuaria derivadas de la misma, a sus características físicas y condiciones específicas, en particular las derivadas de la insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad, y a su posición competitiva, teniendo en cuenta el objetivo de rentabilidad anual fijado para el conjunto del sistema portuario.

El objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario se fijará por Ley y podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que se apruebe a estos efectos, en función de criterios de política económica y de transporte, de la evolución de los costes logísticos y portuarios, de las necesidades inversoras del sistema, de la previsible evolución de la demanda y de sostenibilidad de la actividad portuaria.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

El objetivo de rentabilidad anual es también un objetivo de gestión y, por tanto, deberá ser también acordado con cada Autoridad Portuaria, en el marco del Plan de Empresa. Por otro lado, debe destacarse en la Ley las condiciones de ultraperifericidad, de insularidad y de especial aislamiento como específicas, la cual dará lugar a tratamientos diferenciados en el marco de la presente Ley. Se considera la evolución previsible de la demanda con carácter general y no solamente ligada a la programación de inversiones. Por último, se incluye la forma de establecer la rentabilidad objetivo para el conjunto del sistema portuario con el fin de introducir seguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 132

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 1. Autofinanciación del sistema portuario.
Apartado 4 a)

De adición.

Se propone completar el epígrafe a) del apartado 4 de la siguiente manera:

«Artículo 1. Autofinanciación del sistema portuario.

[...]

4. A estos efectos, la rentabilidad anual de cada Autoridad Portuaria y del conjunto del sistema portuario se calculará como el cociente de dividir:

a) El resultado del ejercicio después de impuestos, excluyendo del mismo el deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y otros resultados que tengan el carácter de extraordinarios, así como el saldo del Fondo de Compensación Interportuario aportado o recibido, y

b) El activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, el inmovilizado correspondiente a terrenos y bienes naturales sobre los que no se haya desarrollado ningún tipo de actividad durante el ejercicio, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

El cumplimiento de la autosuficiencia económica del sistema pasa por considerar la rentabilidad de carácter operativa de cada Autoridad Portuaria, la cual exige excluir lo que en el antiguo Plan General de Contabilidad se denominaban resultados extraordinarios. Por otro lado, los ingresos por reversión de concesiones deben considerarse como parte de esta rentabilidad operativa. Asimismo se excluyen del activo no corriente neto del ejercicio para el cálculo de la rentabilidad el inmovilizado correspondiente a terrenos y bienes naturales sobre los que no se haya desarrollado ningún tipo de actividad en el ejercicio, con el objeto de no tomar en consideración para el cálculo de la rentabilidad los terrenos cualificados como reserva para ampliaciones del puerto o bienes naturales protegidos sobre los que no es posible desarrollar actividad económica.

ENMIENDA NÚM. 133

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 2. Recursos económicos de las autoridades Portuarias. Apartado 2

De adición.

Se propone completar el apartado 2 de la siguiente manera:

«Artículo 2. Recursos económicos de las Autoridades Portuarias.

[...]

2. Corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior, en un marco de autonomía de gestión, con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiéndose ajustarse a los principios establecidos en esta Ley.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Es conveniente remarcar la autonomía de gestión que tienen las Autoridades Portuarias en lo referente a los recursos económicos que les corresponden, siempre y cuando se ejerza con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiéndose ajustarse a los principios establecidos en esta Ley.

ENMIENDA NÚM. 134

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 3. Recursos económicos de Puertos del Estado. Apartado 2

De adición.

Se propone completar el apartado 2 de la siguiente manera:

«Artículo 3. Recursos económicos de Puertos del Estado.

[...]

2. Corresponde a Puertos del Estado la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior, en un marco de autonomía de gestión, con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiéndose ajustarse a los principios establecidos en esta Ley.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Es conveniente remarcar la autonomía de gestión que tiene Puertos del Estado en lo referente a los recursos económicos que les corresponden, siempre y cuando se ejerza con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiéndose ajustarse a los principios establecidos en esta Ley.

nibilidad ambiental, debiéndose ajustarse a los principios establecidos en esta Ley.

ENMIENDA NÚM. 135

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario. Apartado 1

De modificación.

Se propone la siguiente mejora técnica para el apartado 1:

«Artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario.

1. El Fondo de Compensación Interportuario constituye el instrumento de redistribución de recursos del sistema portuario estatal. Será administrado por Puertos del Estado de conformidad con los acuerdos adoptados por el Comité de Distribución del Fondo, y se dotará anualmente en el presupuesto de explotación individual de dicho organismo público.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de mejoras técnicas.

ENMIENDA NÚM. 136

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario. Apartado 3.b). Primer párrafo

De modificación.

Se propone añadir una mejora técnica al epígrafe b) del apartado 2.

«Artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario.

[...]

b) Hasta el 12 por ciento y no menos del 4 por ciento del resultado de explotación del ejercicio, excluyendo las amortizaciones del inmovilizado, el resultado por enajenaciones de inmovilizado y otros resultados que tengan el carácter de extraordinarios, la cantidad correspondiente al Fondo de Compensación aportada y recibida y los ingresos por la tasa por el servicio de señalización marítima, siempre que el valor resultante sea positivo.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se sustituye el resultado del ejercicio por el resultado de explotación corregido del ejercicio, ya que este parámetro es un buen indicador de la rentabilidad operativa de la instalación. Además se trata de una mejora técnica que incorpora magnitudes económicas coherentes con el nuevo Plan General de Contabilidad.

ENMIENDA NÚM. 137

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario. Apartado 3.b). Último párrafo

De modificación.

Se propone modificar el último párrafo del apartado 3.b) quedando del siguiente tenor:

«Artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario.

[...]

El porcentaje a aplicar correspondiente al párrafo b) será fijado anualmente por el Comité de Distribución del Fondo, a propuesta de Puertos del Estado, en función, entre otras, de las necesidades financieras globales de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado motivadas por la diferente situación competitiva en que se encuentran las Autoridades Portuarias, sobre la base de no discriminación de tratamiento entre las mismas. Dicho porcentaje se reducirá un 50 por ciento para

las Autoridades Portuarias del Archipiélago Canario, Balear y de Ceuta y Melilla.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

El Fondo de Compensación Interportuario no debe ni puede hacer frente a las necesidades financieras de las Autoridades Portuarias en un marco de autonomía de gestión de cada una de ellas, de cara al cumplimiento del principio de autosuficiencia económica. Debe hacer frente a las necesidades financieras del sistema causadas por la diferente posición competitiva de las Autoridades Portuarias, sin distorsionar la leal competencia entre ellas.

ENMIENDA NÚM. 138

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario. Apartado 5.b). Párrafo 1.º

De adición.

Se propone añadir un texto aclaratorio al párrafo 1.º del epígrafe b) del apartado 5 quedando del siguiente tenor:

«Artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario.

[...]

b) Las aportaciones previstas en los apartados 3 b) y 4 tendrán carácter finalista y su aplicación estará condicionada a su ejecución efectiva o, en su caso, al cumplimiento del correspondiente plan de saneamiento, destinándose, entre otras, a financiar:

[...]»

JUSTIFICACIÓN

No es suficiente señalar que las aportaciones al Fondo de Compensación tendrán carácter finalista, sino que deben condicionarse a su ejecución efectiva o, en su caso, al cumplimiento del correspondiente plan de saneamiento.

ENMIENDA NÚM. 139**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario. Apartado 5.b). Párrafo 2.º

De modificación.

Se propone modificar el párrafo 2.º del epígrafe b) del apartado 5 quedando del siguiente tenor:

«Artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario.

[...]

1.º Inversiones en infraestructuras portuarias y en señalización marítima, así como sus gastos de reparación y mantenimiento.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Dado que todas las infraestructuras portuarias pueden tener en sí mismas un marcado carácter social, se elimina esta consideración. Se considera que con la enmienda relativa a la modificación del artículo 4.3.4.º se evita distorsión en la competencia entre las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 140**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario. Apartado 7

De adición.

Se propone sustituir el apartado 6 por el siguiente:

«Artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario.

[...]

6. El Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario tendrá la siguiente composición:

a) El Presidente, que será el Presidente de Puertos del Estado.

b) Los vocales, que serán los Presidentes de cada una de las Autoridades Portuarias.

c) Un Secretario, que será el del Consejo Rector de Puertos del Estado.

Los acuerdos del Comité, sobre la base de las propuestas presentadas por Puertos del Estado, serán adoptados por mayoría simple de los asistentes, correspondiendo al Presidente el voto de calidad en caso de empate.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se elimina la posibilidad de la delegación del Presidente en terceras personas, dada la relevancia de los asuntos tratados en el Fondo de Compensación Interportuario.

ENMIENDA NÚM. 141**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario. Apartado 7

De adición.

Se propone sustituir el apartado 7 por el siguiente:

«Artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario.

[...]

7. El balance entre aportaciones y percepciones del Fondo de Compensación Interportuario se harán efectivas proporcionalmente a cuenta con carácter trimestral, sin perjuicio de la correspondiente liquidación a la finalización del ejercicio en función de la justificación o no del cumplimiento de las actuaciones asociadas al mismo.»

JUSTIFICACIÓN

Dado que hasta el momento el Ministerio de Fomento no ha determinado la forma y plazo para realizar las aportaciones y recibir las percepciones, se establece la correspondiente regulación en la presente Ley.

ENMIENDA NÚM. 142

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 5. Tasas portuarias. Apartado 2.b)

De adición.

Se propone la siguiente corrección en el epígrafe b) del apartado 2:

«Artículo 5. Tasas portuarias.

[...]

b) Tasas de actividad, por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 143

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 7. Reglas generales. Apartado a)

De modificación.

Se propone el siguiente texto para el apartado a).

«Artículo 7. Reglas generales.

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

a) Los ingresos por las tasas portuarias de cada Autoridad Portuaria, junto con los demás recursos económicos, responderán al principio de equivalencia con los costes de puesta a disposición de suelo e infraestructuras y de los costes de los servicios prestados directamente por la Autoridad Portuaria, los cuales deberán cubrir los gastos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, las cargas fiscales, la depreciación de sus bienes e instalaciones, sus obligaciones financieras y un rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes, que permita hacer frente a la financiación de las nuevas inversiones.

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

El Ministerio de Fomento establecerá por Orden Ministerial los criterios por los cuales se considerará que los rendimientos son razonables.

Estos criterios velarán por el cumplimiento del principio de autofinanciación, evitando simultáneamente la competencia desleal entre puertos y prácticas abusivas o discriminatorias.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se añade el principio de equivalencia al coste tomando en consideración los elementos básicos de la oferta portuaria: suelo, infraestructuras y servicios, conforme a lo previsto a estos efectos en la Ley 8/1989, de 13 de abril, de tasas y precios públicos. Se propone también una revisión de la contabilización de los activos sobre los que se exige un determinado rendimiento. Se añaden los criterios por los que se considerará este rendimiento como razonable, las cuales se propone sean definidas por Orden Ministerial.

ENMIENDA NÚM. 144

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 7. Reglas generales. Apartado c)

De modificación.

Se propone el siguiente texto para el apartado c):

«Artículo 7. Reglas generales.

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

[...]

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se elimina el término relativo a la utilización para evitar duplicidades con la tasa de utilización.

ENMIENDA NÚM. 145

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 7. Reglas generales. Apartado d)

De modificación.

Se propone el siguiente texto para el apartado d):

Artículo 7. Reglas generales.

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

[...]

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se añade la referencia a la utilidad derivada de la utilización de las infraestructuras portuarias como base para la estimación del importe de las tasas de utilización, debido a que algunas de las mismas (tasa de la mercancía, tasa de la pesca fresca) son «ad valorem» y por tanto difícilmente se pueden ajustar a un principio estricto de equivalencia al coste de los elementos imputables a cada tasa. En la utilidad percibida por el usuario acerca de las infraestructuras portuarias, el valor de la mercancía influye por lo general al alza, al igual que en el resto de la cadena de transporte y logística.

ENMIENDA NÚM. 146

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 7. Reglas generales. Apartado e)

De adición.

Se propone el siguiente texto para el apartado e):

«Artículo 7. Reglas generales.

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

[...]

e) El importe de la tasa de ayudas a la navegación se fijará para todo el sistema portuario de titularidad estatal, tomando en consideración los costes directos e indirectos asociados a la dotación y adecuado mantenimiento del conjunto de instalaciones de ayuda a la navegación marítima en el litoral marítimo español, excluidas las que sirven de aproximación y acceso a los puertos y su balizamiento.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Los costes de las ayudas de navegación que sirven de aproximación y acceso a los puertos y su balizamiento se incluyen en la tasa del buque ya que no pueden considerarse costes del sistema portuario. Por dicha razón es mejor clarificarlo con el objeto de que nadie pueda recurrir la tasa por doble imposición.

ENMIENDA NÚM. 147**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 7. Reglas generales. Apartado f)

De adición.

Se propone el siguiente texto para el apartado f):

«Artículo 7. Reglas generales.

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

[...]

f) Se admite la posibilidad de bonificaciones en las tasas portuarias en los supuestos y con los límites establecidos por esta Ley, con el objeto de promover la competitividad y sostenibilidad económica y ambiental de la actividad portuaria y del sistema de transporte. La aplicación a una tasa de más de una bonificación de las previstas en esta Ley se realizará de forma sucesiva y multiplicativa. A estos efectos, la cuota integra se multiplicará, sucesivamente, por los coeficientes reductores correspondientes, entendiéndose por coeficiente reductor la unidad menos el valor de la bonificación en tanto por uno.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Es conveniente introducir en la Ley, en el apartado en el que se definen las reglas generales de las tasas el principio que son admisibles bonificaciones adicionales en las tasas portuarias para promover la competitividad y sostenibilidad de la actividad portuaria, previamente a definir su funcionamiento.

ENMIENDA NÚM. 148**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 7. Reglas generales. Nuevo apartado.

De adición.

Se propone un nuevo apartado g) del siguiente tenor:

«Artículo 7. Reglas generales.

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

[...]

g) Con el objeto de que se pueda tomar en consideración la estructura de costes 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:

1.º Los coeficientes correctores propuestos no podrán ser superiores a 1.30.

2.º En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que la unidad, la rentabilidad anual del ejercicio inmediatamente anterior al plan de empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, debe ser positiva.

3.º En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea mayor que la unidad, la rentabilidad anual en el ejercicio inmediatamente anterior al 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.

4.º En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que 0.70, la rentabilidad anual en el ejercicio anterior al plan de empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, no debe ser inferior al objetivo de rentabilidad anual establecido para el conjunto del sistema portuario.

5.º La diferencia entre los coeficientes correctores propuestos no podrá ser mayor que 0.30.

El Ministro de Fomento desarrollará, mediante Orden, criterios generales que deben regir las propuestas de estos coeficientes correctores, en aplicación de la política económica general que dicte el Gobierno, teniendo en cuenta los siguientes principios:

a) Máxima contribución posible de cada puerto a la competitividad de su área de influencia económica, limitando subidas de cuantías que puedan tener un efecto inflacionario o un perjuicio grave sobre determinados tráficos, particularmente aquellos altamente dependientes del puerto.

b) Autosuficiencia económica de cada Autoridad Portuaria, teniendo en cuenta tanto su evolución pasada como sus previsiones económico-financieras a medio y

largo plazo, a través del establecimiento de límites inferiores sobre las cuantías.

c) Garantizar la leal competencia interportuaria, sobre la base de la eficiencia y calidad de los servicios prestados al menor coste posible, de forma que las cuantías de las tasas incorporen la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria, evitando situaciones de competencia desleal.

Cada Autoridad Portuaria realizará, en su caso, la propuesta de coeficientes correctores tomando en consideración las previsiones de evolución de sus tráficos, el nivel de endeudamiento, sus necesidades de inversión y sus objetivos de gestión, así como la rentabilidad anual objetivo y el rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio exigible para los ejercicios correspondientes. En el caso de que no se proponga ninguno se entenderá que se mantienen los del ejercicio anterior siempre y cuando se compruebe el cumplimiento de los límites anteriores, o tendrán un valor igual a la unidad en caso de que no se hayan aprobado anteriormente. Los coeficientes correctores definitivos para cada Autoridad Portuaria se establecerán con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a estos efectos. [...]»

JUSTIFICACIÓN

Con el objeto de que se pueda tomar en consideración la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria y garantizar el principio de autosuficiencia económico-financiera, en un marco de leal competencia entre puertos, se introduce la posibilidad de que las Autoridades Portuarias puedan aplicar coeficientes correctores diferenciados a las cuantías básicas de cada una de las tasas, de acuerdo con determinados límites y criterios.

ENMIENDA NÚM. 149

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 7. Reglas generales. Apartado g)

De modificación.

Se cambia el apartado g) por h):

«Artículo 7. Reglas generales.

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

[...]

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

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica.

ENMIENDA NÚM. 150

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 7. Reglas generales. Apartado h)

De modificación.

Se modifica el apartado h) del siguiente tenor:

«Artículo 7. Reglas generales.

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

[...]

i) Las cuotas íntegras de las tasas de utilización, las bases imponibles y gravámenes de la tasa de ocupación, y las bonificaciones aplicables a las tasas portuarias, así como los coeficientes correctores, deberán encontrarse publicadas en el portal de internet propio de cada Autoridad Portuaria. Puertos del Estado deberá consolidar dicha información en su propio portal.»

JUSTIFICACIÓN

Al haber introducido un nuevo apartado g), el antiguo apartado h) se redenomina como i).

Por otra parte, la transparencia de las tasas no debe limitarse a las tasas de utilización sino a todas las tasas portuarias.

ENMIENDA NÚM. 151**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 8. Exenciones. Apartado 1.a)

De modificación.

Se modifica el epígrafe a) del apartado 1, quedando como sigue:

«Artículo 8. Exenciones.

1. Estarán exentos del pago de la tasa de ocupación regulada en esta ley:

a) Los órganos y entidades de las Administraciones públicas que por necesidades de funcionamiento deban situarse en el dominio público portuario, por llevar a cabo en el ámbito portuario o marítimo actividades de control oficial de mercancías, vigilancia, investigación y desarrollo tecnológico, inspección y protección del medio ambiente marino y costero, de protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, lucha contra el tráfico ilícito de drogas, seguridad pública y control de pasajeros y de mercancías, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y aquellas relacionadas con la defensa nacional.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se mantiene la actividad de investigación y desarrollo tecnológico, así como la de enseñanzas marítimas, a cargo de órganos y entidades de las Administraciones públicas como exentas del pago de la tasa de ocupación.

ENMIENDA NÚM. 152**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 8. Exenciones. Apartado 2. Primer párrafo

De modificación.

Se añaden dos puntos al final de la primera frase del apartado 2, quedando como sigue:

«Artículo 8. Exenciones.

[...]

2. Estarán exentos del pago de la tasa de actividad:

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección sintáctica. Se añade «:».

ENMIENDA NÚM. 153**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 8. Exenciones. Apartado 2.c)

De modificación.

Se modifica el epígrafe c) del apartado 2 quedando como sigue:

«Artículo 8. Exenciones.

[...]

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

A la actividad de consignación de buques, se le añade la de las mercancías, como exenta del pago de la tasa de actividad.

ENMIENDA NÚM. 154

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 8. Exenciones. Apartado 2.e)

De modificación.

Se modifica el epígrafe e) del apartado 2 quedando como sigue:

«Artículo 8. Exenciones.

[...]

e) Los titulares de servicios comerciales y actividades que, no estando vinculados a la ocupación privativa del dominio público, estén directamente relacionados con la entrada o salida de la zona de servicio del puerto de mercancías o pasajeros.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se añade el término «titulares» para mayor precisión técnica.

ENMIENDA NÚM. 155

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 8. Exenciones. Apartado 2. Nuevo epígrafe

De adición.

Se añade un nuevo epígrafe f) a las exenciones a las tasas de actividad reguladas en el apartado 2:

«Artículo 8. Exenciones.

[...]

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

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se mantiene la exención de la tasa de actividad a las corporaciones y entidades sin fines lucrativos citadas.

ENMIENDA NÚM. 156

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 8. Exenciones. Apartado 3. Nuevo epígrafe

De adición.

Se añade un nuevo epígrafe e) a las exenciones a las tasas de utilización y de ayudas a la navegación reguladas en el apartado 3:

«Artículo 8. Exenciones.

[...]

e) Las embarcaciones a vela con eslora no superior a 12 metros, únicamente respecto a la tasa de ayudas a la navegación.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se incluye la exención del pago de la tasa de ayudas a la navegación a las embarcaciones a vela con eslora no superior a 12 metros con el objeto de incentivar la práctica del deporte de la vela.

ENMIENDA NÚM. 157

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 9. Gestión, revisión y garantías de cobro de las tasas. Apartado 1. Primer párrafo

De adición.

Se añade una frase al final del primer párrafo del apartado 1:

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

[...]

1. La gestión y recaudación de las tasas se efectuará por las Autoridades Portuarias, pudiendo utilizar para la efectividad del cobro de las mismas las garantías constituidas al efecto y, en su caso, la vía de apremio. La gestión recaudatoria en período ejecutivo se podrá realizar, previa celebración del oportuno convenio, por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, o por los que correspondan de otras Administraciones territoriales.

[...]

JUSTIFICACIÓN

La legislación vigente prevé que la gestión recaudatoria en período ejecutivo se puede realizar tanto por la Agencia Estatal de Administración Tributaria como por otros órganos de recaudación de otras Administraciones territoriales.

ENMIENDA NÚM. 158

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 1

De modificación.

Se modifica el texto del apartado 1, quedando como sigue:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la ocupación del dominio público portuario, y del vuelo y subsuelo del mismo, en virtud de una concesión o autorización, e incluye la prestación de los servicios comunes del puerto relacionados con el dominio público ocupado.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Debe incluirse también como hecho imponible de esta tasa la ocupación del vuelo y subsuelo ya que se

incluye posteriormente un gravamen en caso de ocupación.

ENMIENDA NÚM. 159

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 3.a)

De modificación.

Se modifica el texto del epígrafe a) del apartado 3, quedando como sigue:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

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 tráficós 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 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.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Para incrementar la seguridad jurídica del texto y reducir la arbitrariedad en la valoración de terrenos, dado que en muchos casos no hay terrenos en municipios próximos con similares usos a los específicamente portuarios, se debe introducir cuales de ellos se pueden considerar equivalentes.

Por otro lado, se elimina el término final dado que puede inducir a pensar que hay varias valoraciones. Se trata de una sola valoración condicionada por varios criterios. Además es conveniente incluir como criterio de valoración las características de ordenación establecidas en el Plan Especial ya que puede limitar el aprovechamiento o la utilidad del mismo.

ENMIENDA NÚM. 160

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 3.c) 2.º 3

De modificación.

Se modifica el texto del punto 2.º 3 del epígrafe c) del apartado 3, quedando como sigue:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

2.º 3 La depreciación anual será el resultado de dividir el valor del bien por su vida útil. En el caso 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 2.º 2 la vida útil será la que se establezca en la tasación.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se separa convenientemente la aplicación de los dos criterios para la definición de la vida útil por seguridad jurídica y por transparencia en el proceso. Parece claro que en el caso de que el bien sea construido por la Autoridad Portuaria se aplique la tabla de vidas útiles vigentes para los activos portuarios.

ENMIENDA NÚM. 161**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 4.b), primer párrafo

De supresión.

Se suprime el primer párrafo del epígrafe b) del apartado 4.

JUSTIFICACIÓN

Se compensa con la enmienda propuesta relacionada con la bonificación a aplicar cuando el concesionario ejecuta obra civil, la cual incluye rellenos.

La letra de denominación de apartado no se suprime ya que hay un segundo párrafo.

ENMIENDA NÚM. 162**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 4.c) 1

De modificación.

Se modifica el texto del punto 1 del epígrafe c) del apartado 4, quedando como sigue:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

c) De acuerdo con lo dispuesto en el título de otorgamiento, en el supuesto de ocupación de obras e instalaciones para:

1.º Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al

desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el 6 por ciento del valor de los terrenos y del espacio de agua, el 4 por ciento del valor de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada. En el caso de lonjas pesqueras, y otras obras o instalaciones asociadas con la actividad pesquera, el tipo de gravamen aplicable al valor de la obra o instalación será del 0,5 por ciento.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se desagregan las obras e instalaciones de los terrenos y el espacio portuario a efectos de discriminar el gravamen, siendo más reducido para las primeras para tener en cuenta los efectos de su depreciación técnica.

ENMIENDA NÚM. 163

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 4. Nuevo párrafo

De modificación.

Se modifica la numeración 4.º por d) y se añade un nuevo párrafo, quedando como sigue:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

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

Los gravámenes a aplicar a los terrenos e instalaciones cuyo objeto concesional sea la construcción, reparación o desguace de buques o embarcaciones serán los correspondientes a actividades portuarias, dado que estas actividades no se pueden desarrollar alejadas del litoral.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Dado que las actividades de construcción, reparación y desguace de buques y embarcaciones no puede deslocalizarse del litoral, debe clarificarse que serán de aplicación los gravámenes correspondientes a actividades portuarias. Es importante con el objeto de mejorar la situación competitiva de nuestros astilleros en esta coyuntura económica. Además, corrección técnica en la numeración del epígrafe.

ENMIENDA NÚM. 164

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 5. Primer párrafo y nuevo párrafo

De adición.

Se añade al primer párrafo del apartado 5 el siguiente texto:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

5. Para la determinación del valor de los terrenos y de las aguas del puerto, el Ministro de Fomento aprobará, a propuesta de cada Autoridad Portuaria, la correspondiente valoración de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación, cuya gestión se atribuye a cada Autoridad Portuaria, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda y de Puertos del Estado. La propuesta de la Autoridad Portuaria deberá estar justificada e incluir una memoria económico-financiera.

Previamente a la solicitud de estos informes y a la remisión del expediente al Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria someterá a información pública su propuesta durante un plazo no inferior a veinte días.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Debe incluirse que la propuesta de la Autoridad Portuaria debe estar debidamente justificada. Por otra parte es conveniente someter la valoración de terrenos a información pública.

ENMIENDA NÚM. 165

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 5. Tercer párrafo y nuevo párrafo

De modificación.

Se modifica el tercer párrafo del apartado 5, quedando como sigue:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

5. Para la determinación del valor de los terrenos y de las aguas del puerto...

[...]

Tales valoraciones se actualizarán el 1 de enero de cada año en una proporción equivalente al 75 por ciento de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) correspondiente al mes de octubre anterior. Además, podrán revisarse para la totalidad de la zona de servicio y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación cada cinco años y, en todo caso, deberán revisarse al menos cada 10 años. Asimismo, deberán revisarse cuando se apruebe o modifique el instrumento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, en la parte de la zona de servicio que se encuentre afectada por dicha modificación o cuando se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a su valor. Cuando se incorpore un nuevo terreno se le asignará el valor correspondiente a los terrenos del área funcional de similares características.

La actualización del valor de los terrenos y aguas del puerto no afectará a las concesiones y autorizaciones otorgadas, sin perjuicio de la actualización de la cuantía de la tasa conforme a lo previsto en el apartado siguiente.»

JUSTIFICACIÓN

Se establece una fórmula cuantitativa para la actualización de las valoraciones de terrenos y aguas del puerto, a fin de permitir a los concesionarios un marco de referencia más concreto a la hora de realizar sus propios estudios económico-financieros. Se pasa del 85% a un 75% a efectos de reducir al máximo posible el efecto inflacionario de los puertos. Por otro lado, cuando se modifica el instrumento de delimitación de espacios y usos portuarios, la actualización de la valoración deberá ser obligatoria y no potestativa. También es oportuno llenar el vacío legal que existe a la hora de valorar un terreno nuevo mientras no se produce una nueva valoración. Conviene por último separar la actualización de las valoraciones de la actualización de las tasas por ocupación en concesiones ya otorgadas, que tiene su propia regulación.

mitación de espacios y usos portuarios, la actualización de la valoración deberá ser obligatoria y no potestativa. También es oportuno llenar el vacío legal que existe a la hora de valorar un terreno nuevo mientras no se produce una nueva valoración. Conviene por último separar la actualización de las valoraciones de la actualización de las tasas por ocupación en concesiones ya otorgadas, que tiene su propia regulación.

ENMIENDA NÚM. 166

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 6. Primer párrafo

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del apartado 6, quedando como sigue:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

6. La Autoridad Portuaria reflejará en las condiciones de la concesión o autorización la cuota íntegra de la tasa, que será actualizada anualmente. En lo que respecta a la ocupación de terrenos y aguas, en una proporción equivalente al 75% de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) correspondiente al mes de octubre anterior.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se mantiene una regulación de la tasa de ocupación en la que solamente se actualiza la parte correspondiente a los terrenos y lámina de agua. Se pasa del 85% a un 75% a efectos de reducir al máximo posible el efecto inflacionario de los puertos.

ENMIENDA NÚM. 167

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 6. Segundo párrafo

De modificación.

Se modifica el segundo párrafo del apartado 6, quedando como sigue:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

6. La Autoridad Portuaria reflejará en las condiciones de la concesión o autorización...

[...]

La cuota íntegra de la tasa en las concesiones y autorizaciones será, además, revisada de acuerdo con las nuevas valoraciones que sean aprobadas por el Ministro de Fomento, de conformidad con lo establecido en el apartado anterior. Si como consecuencia de estas revisiones la cuantía de la cuota íntegra sufriera un incremento superior al 10 por ciento, se aplicará un incremento máximo anual del 10 por ciento hasta alcanzar la cuota resultante de la nueva valoración. Todo ello sin perjuicio de la actualización prevista en el párrafo precedente. En ningún caso, como consecuencia de las revisiones que se produzcan durante el período de vigencia de la concesión, el importe de la cuota íntegra de la tasa podrá incrementarse en más de un 20 por ciento, cada quince años, de la cuantía fijada en el título administrativo o, en su caso, de la establecida en una revisión anterior, debidamente actualizada en ambos casos en función del IPC. La anterior limitación no será de aplicación a las áreas de la zona de servicio destinadas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad y otros usos no portuarios.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se mantiene una limitación de incremento de la tasa de ocupación a medio plazo, como referencia para los concesionarios y garantía de evitar un efecto inflacionario a medio y largo plazo.

ENMIENDA NÚM. 168

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 7. Nuevo párrafo

De adición.

Se añade un nuevo párrafo al apartado, quedando como sigue:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

7. El devengo de la tasa se producirá en el momento de notificación.

[...]

Además, con carácter excepcional, y debidamente justificado, la Autoridad Portuaria podrá admitir pagos diferidos de esta tasa, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

a) Los pagos anuales de esta tasa serán siempre superiores al 75% 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, previo informe favorable de Puertos del Estado.

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

Se propone modular temporalmente los pagos por la tasa de ocupación, con carácter excepcional y debidamente justificado, sin que esta medida suponga una pérdida de ingresos para las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 169

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 8

De modificación.

Se modifica el apartado 8, quedando como sigue:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica.

ENMIENDA NÚM. 170

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 9. Primer párrafo

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del apartado 9, quedando como sigue:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

9. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones a la cuota de la tasa, debiendo reflejarse en las condi-

ciones de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:

[...]

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7 f) la aplicación de más de una bonificación se realiza de forma sucesiva y multiplicativa. Mantener que las bonificaciones se realizan sobre la cuota íntegra puede ser contradictorio con este principio ya que podría entenderse que la cantidad a bonificar se corresponde con un porcentaje de la cuota íntegra. Se elimina el término «íntegra» por seguridad jurídica, por evitar dudas de aplicación y por coherencia con las reglas de aplicación de las bonificaciones.

ENMIENDA NÚM. 171

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 9.1.a). Fórmula

De modificación.

Se modifica la fórmula del punto 1 del epígrafe a) del apartado 9, quedando como sigue:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

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

$$b = k \cdot \frac{Cr \times 10000 \times h}{Vt \times t \times n} \quad (b \leq 75 \%)$$

Donde:

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

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

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

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

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

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

k = 1,20 para n menor o igual a 10 años, y k = 1,15 para n mayor que 10 años.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se aumenta el límite de la bonificación y se introduce un factor k que incentiva la inversión privada, sobre todo cuando el plazo de la concesión es corto (menor de 10 años).

—————

ENMIENDA NÚM. 172

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 9.2.a).
Fórmula

De modificación.

Se modifica la fórmula del punto 2 del epígrafe a) del apartado 9, quedando como sigue:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

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

$$b = k \cdot \frac{10000 \times I_c}{V_t \times t \times n} \quad (b \leq 75\%)$$

Donde:

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

Ic = Inversión unitaria en obras de consolidación o mejora de terrenos establecida por la Autoridad Portua-

ria (€/m²), calculada en el momento de otorgamiento de la concesión.

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

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

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

k = 1,20 para n menor o igual a 10 años, y k = 1,15 para n mayor que 10 años.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se aumenta el límite de la bonificación y se introduce un factor k que incentiva la inversión privada, sobre todo cuando el plazo de la concesión es corto (menor de 10 años).

—————

ENMIENDA NÚM. 173

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 9. a) 3.º

De sustitución.

Se sustituye el texto del punto 3.º del epígrafe a) del apartado 9 por el siguiente:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

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

[...]

3.º En el caso de que se produzcan simultáneamente obras de relleno y de consolidación o mejora a cargo del concesionario sobre la misma superficie, la bonificación será la suma de las obtenidas de acuerdo con las formulaciones de los apartados 1.º y 2.º, sin que la suma de ambas pueda superar el 75 por ciento.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se permite que las bonificaciones por inversiones en obras de relleno y por inversiones en obras de consolidación y mejora sean compatibles, aunque sujetas al límite conjunto del 75%.

ENMIENDA NÚM. 174

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 9 d)

De modificación.

Se añade un texto al final del epígrafe d) del apartado 9:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

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

[...]

d) Cuando el titular de la concesión o autorización sea una corporación de derecho público cuya actividad se encuentre directamente vinculada con la actividad portuaria: el importe de esta bonificación será del 50 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa asociada a los espacios terrestres, los de agua y a las obras e instalaciones destinados exclusivamente a la finalidad corporativa, a cuyo efecto deberá incluirse en el título de otorgamiento un plano en el que se determine la superficie, obras e instalaciones dedicadas a dicha finalidad.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se acota el ámbito de aplicación de la bonificación exclusivamente a los elementos destinados a la finalidad corporativa.

ENMIENDA NÚM. 175

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 9.e)

De adición.

Se modifica el texto del epígrafe e) del apartado 9, quedando como sigue:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

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

[...]

e) Cuando el titular de la concesión sea un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos, siempre que al menos un 80 % de los atraques estén destinados a embarcaciones con eslora inferior a doce metros: el importe de esta bonificación será del 30 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa asociada a los espacios terrestres, los de agua y a las obras e instalaciones destinados exclusivamente a la realización de actividades náuticas, a cuyo efecto deberá incluirse en el título de otorgamiento un plano en el que se determine la superficie, obras e instalaciones dedicadas a dicha finalidad.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se acota con más claridad el ámbito de aplicación de la bonificación.

ENMIENDA NÚM. 176

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 9. Nuevo epígrafe

De adición.

Se añade un nuevo epígrafe f) al final del apartado 9:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

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

[...]

f) Cuando el titular de la concesión ejecute a su cargo obra civil correspondiente a infraestructuras, rellenos, obras de consolidación y mejora del terreno, superestructuras e instalaciones destinadas a actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte y a la prestación de servicios portuarios (excluida la relacionada con equipos de manipulación de mercancías), por un plazo de ejecución mínimo de tres meses y superficie mínima de 1.000 metros cuadrados: el importe de esta bonificación será del 95 por ciento de la cuota de la tasa, aplicada a la liquidación correspondiente a la superficie sobre la que se realizan las obras y durante el período de ejecución de las mismas, hasta la fecha de su finalización establecida por la Autoridad Portuaria al aprobar el proyecto, o establecida en el título concesional, con un máximo de dos años, de conformidad con lo siguiente:

— El concesionario deberá solicitarlo antes del inicio de las obras.

— En la superficie sobre la que se ejecuten las obras no tendrá lugar actividad de explotación alguna por la que el concesionario pueda obtener beneficio económico.

— Las obras deben corresponder a un proyecto aprobado por la Autoridad Portuaria.

— El concesionario deberá estar al corriente de sus obligaciones concesionales, en especial las relativas a compromisos de inversión, abono de tasas portuarias y, en su caso, compromisos de política comercial.

— El concesionario no debe hallarse en situación de impago de tasas, ni tenga incoado expediente sancionador o de caducidad de la concesión o suspensión o extinción de la licencia.

— En el supuesto de que el proyecto contemple la ejecución de la obra por fases, cada una de las fases se considerará por separado a la hora de aplicar la bonificación.

En el supuesto de que el concesionario incumpliese alguno de estos requisitos, la bonificación quedará automáticamente extinguida y el concesionario deberá abonar a la Autoridad Portuaria las cantidades bonificadas más los intereses correspondientes.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se añade una bonificación del 95% a la tasa de ocupación referida al espacio y período en el que y durante el cual se ejecutan obras destinadas al intercambio modal, con el fin de incentivar la inversión privada, con un máximo de dos años.

Esta bonificación viene a compensar a aquellos concesionarios que ejecutan obra civil y que durante el período de ejecución no hacen uso de la porción de suelo afectado.

ENMIENDA NÚM. 177

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 9. Nuevo epígrafe

De adición.

Se añade un nuevo epígrafe g) al final del apartado 9:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

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

[...]

g) Cuando el objeto de la concesión consista una terminal de vehículos en régimen de mercancía y en la concesión se disponga de superficie adicional de almacenamiento con base en inversiones ejecutadas por el concesionario mediante la construcción de almacenes o silos verticales, superior, en su conjunto, a la propia superficie objeto de concesión, esta bonificación será del 30% de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos. Esta bonificación será aplicable a partir de la entrada en servicio de las superficies adicionales. En el caso de que las superficies adicionales estén en servicio antes de la fecha de entrada en vigor de esta Ley se aplicará a partir de dicha fecha.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se añade una bonificación del 30% cuando el concesionario ejecute almacenes o silos verticales para vehículos en régimen de mercancía, debido a que se genera superficie adicional algo que mejora el aprovechamiento del suelo e infraestructuras existente.

ENMIENDA NÚM. 178
FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 10. Tasa de ocupación. Apartado 10.
Nuevo apartado

De adición.

Se añade un nuevo apartado 10 al artículo 10.

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

10. 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 % de la cuota correspondiente a la tasa de ocupación.

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 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. 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.

Esta bonificación o la posibilidad de la misma no deberá 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.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se introduce la flexibilidad necesaria como para permitir a determinados concesionarios, y con carácter puntual, adaptarse a los posibles cambios coyunturales.

Un ejemplo es la crisis económica, la cual está produciendo que muchas terminales marítimas de mercancías tengan dificultades coyunturales para poder soportar los costes fijos asociados a las concesiones de terminales al haberse reducido drásticamente los volúmenes de carga. El caso más evidente son las terminales de automóviles y algunas terminales de contenedores. A su vez, la crisis ha producido una caída importante de los fletes, presionando a las terminales para que reduzcan el precio de sus servicios. Por dicha razón se considera conveniente introducir una bonificación a la tasa de ocupación que permita coadyuvar a la adaptación de las terminales a la cambiante situación de los mercados. Se diseña variable para que permita su adaptación a cada situación concreta en tiempo y espacio, así como a las condiciones en que se encuentra cada puerto.

Esta bonificación es singular por lo que no se introduce en el apartado 9 de bonificaciones ya que las bonificaciones incluidas en dicho apartado deben reflejarse en el título de otorgamiento y generan derechos concesionales.

ENMIENDA NÚM. 179
FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 11. Tasa de actividad apartados 1 y 2

De modificación.

Se propone la sustitución de la palabra «contrato» por la de «licencia» cuando se haga referencia al título habilitante para la prestación de los servicios portuarios, quedando los apartados 1 y 2 del artículo 11, como sigue:

«Artículo 11. Tasa de actividad.

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

En el supuesto de que las anteriores actividades impliquen la ocupación del dominio público portuario, la autorización de actividad se entenderá incorporada en la correspondiente concesión o autorización de ocu-

pación del dominio público, sin perjuicio de la exigencia de las tasas que procedan por ambos conceptos.

En el supuesto de que la actividad implique la prestación de un servicio portuario, la autorización de actividad se entenderá incorporada en la correspondiente licencia o título administrativo habilitante de prestación del servicio portuario, debiendo incluirse esta tasa en la mencionada licencia.

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se considera que la fórmula de la licencia resulta más apropiada que el contrato como título habilitante para la prestación de los servicios portuarios, desde el punto de vista de la competencia.

ENMIENDA NÚM. 180

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 11. Tasa de actividad

De adición.

Se propone añadir un texto al final del apartado 3 del artículo 11, quedando como sigue:

«Artículo 11. Tasa de actividad.

[...]

3. El devengo de la tasa se producirá en la fecha de inicio de la actividad o, en el caso de actividades que impliquen la ocupación del dominio público portuario, desde el plazo máximo para el inicio de la actividad establecido en el título concesional, salvo causas justificadas a juicio de la Autoridad Portuaria.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se considera conveniente penalizar la ocupación de dominio público portuario sin que se desarrolle ninguna actividad productiva sobre el mismo, sin perjuicio

de ser causa de caducidad. Con ello se evitan ocupaciones cuya finalidad es evitar que otro concesionario de la competencia pueda optar a la misma.

ENMIENDA NÚM. 181

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 11. Tasa de actividad. Apartado 4.a)

De modificación.

Se modifica el texto del epígrafe a) del apartado 4 como sigue:

«Artículo 11. Tasa de actividad.

[...]

4. La cuota íntegra de la tasa se calculará por la Autoridad Portuaria, aplicando a la base imponible el correspondiente tipo de gravamen de acuerdo con los siguientes criterios y límites:

[...]

a) Criterios para la fijación de la base imponible:

1.º En los servicios y actividades de manipulación de carga, la base imponible será el número de unidades de carga manipuladas, medidas en toneladas, número de contenedores u otros elementos de transporte tipificados, vehículos o cualquier otra unidad de presentación de la mercancía.

2.º En el servicio al pasaje será el número de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje embarcados y desembarcados.

3.º En los servicios técnico-náuticos será el número de unidades de arqueado bruto (GT) de los buques servidos o el número de servicios prestados.

4.º En el servicio de recogida de desechos procedentes de buques será la cantidad recogida o el número de servicios prestados.

5.º En el resto de servicios y actividades portuarias, así como las auxiliares y complementarias, la base imponible será el número de unidades representativas de la cuantía del servicio prestado o de la actividad desarrollada o el número de servicios prestados. Cuando no sea posible su medición, será el volumen de negocio desarrollado en el puerto.

6.º En el caso de actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad será el número de unidades representativas de la cuantía de la actividad

desarrollada o el volumen de negocio desarrollado en el puerto.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se aclaran las bases impositivas de esta tasa.

ENMIENDA NÚM. 182

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 11. Tasa de actividad. Apartado 4 b)

De modificación.

Se modifica el texto del epígrafe b) del apartado 4 como sigue:

«Artículo 11. Tasa de actividad.

[...]

4. La cuota íntegra de la tasa se calculará por la Autoridad Portuaria, aplicando a la base imponible el correspondiente tipo de gravamen de acuerdo con los siguientes criterios y límites:

[...]

b) La Autoridad Portuaria fijará el tipo de gravamen, el cual deberá garantizar la adecuada explotación del dominio público portuario, tomando en consideración, entre otros:

— Las características y condicionamientos específicos de cada actividad y su situación competitiva.

— El interés portuario de la actividad y de su influencia en la consolidación de tráficos existentes y captación de nuevos tráficos.

— El nivel de inversión privada.

— Las previsiones razonables de la información económico-financiera de la actividad, de acuerdo con los siguientes límites:

Superior:

En los casos previstos en la letra a), apartados 1.º, 2.º, 3.º, 4.º y 5.º, la cuota íntegra anual de la tasa no

podrá exceder del mayor de los siguientes valores que sean aplicables:

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

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

0,60 euros, por tonelada de granel líquido.

0,90 euros, por tonelada de granel sólido.

1,20 euros, por tonelada de mercancía general.

10,00 euros, por unidad de contenedor normalizado menor o igual de 20', incluida en su caso una plataforma de hasta 6,10 m, y vehículo rígido con caja de hasta 6,10 m.

20,00 euros por unidad de contenedor normalizado mayor que 20', incluida en su caso una plataforma de transporte, semirremolque o remolque de hasta 12,30 m y vehículo rígido o articulado con caja de hasta 12,30 m.

25,00 euros por unidad de vehículo articulado con varios remolques o semirremolques (tren de carretera).

1,50 euros por unidad de elemento de transporte o de carga vacío que no tengan la condición de mercancía.

4,00 euros, por vehículo en régimen de mercancía de más de 1.500 kg de peso y 2,00 euros por vehículo en régimen de mercancía de no más de 1.500 kg de peso.

1,80 euros, por pasajero.

2,00 euros, por motocicletas, vehículos de dos ruedas, automóviles de turismo y vehículos similares, incluidos elementos remolcados, en régimen de pasaje.

10,00 euros por autocares y vehículos de transporte colectivo.

Estos tipos máximos se actualizarán anualmente en la misma proporción equivalente al 75% de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre. Dicha actualización será efectiva a partir del 1 de enero siguiente.

3.º Del 6 por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización.

La cuota íntegra anual en el caso previsto en la letra a) apartado 6.º no será superior al 8 por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización o licencia.

Inferior:

En los casos previstos en la letra a), apartados 1.º, 2.º, 3.º, 4.º y 5.º, la cuota íntegra anual no será inferior a los siguientes valores, según corresponda:

1.º Cuando la actividad se realice con ocupación privativa del dominio público portuario, un 20 por

ciento de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación correspondiente a los valores de los terrenos y de las aguas ocupadas. No obstante, en estos casos, cuando se adopte como base imponible de la tasa de actividad el volumen de tráfico, no podrá ser inferior al valor resultante de aplicar el tipo de gravamen fijado al tráfico o actividad mínimo anual comprometido, en su caso, en el título habilitante de la ocupación del dominio público.

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

La cuota íntegra anual en el caso previsto en la letra a) apartado 6.º no será inferior al 2 por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización.

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 este artículo, 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, sin perjuicio de su actualización conforme a lo establecido en el apartado 5 de este artículo.

JUSTIFICACIÓN

Se corrige el texto a efectos de darle más precisión jurídica y se reordenan los criterios y límites superior e inferior. Se visualiza mejor cuando existe ocupación de dominio público portuario y se añade el término «licencia» a efectos de considerar un régimen de acceso libre y reglado de prestación de servicios. Por último, se indexan los límites con arreglo al 75% del IPC, en coherencia con la actualización del gravamen incluido en el apartado 5.

ENMIENDA NÚM. 183

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 11. Tasa de actividad. Apartado 5

De supresión.

Se suprime el apartado 5 del artículo 11.

JUSTIFICACIÓN

El contenido de este apartado se ha incorporado al epígrafe b) del apartado 4, en lo relativo al límite inferior, como mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 184

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 11. Tasa de actividad, apartado 6

De modificación.

Se añade un nuevo texto al apartado 6, que pasa a numerarse como 5, tal y como sigue:

«Artículo 11. Tasa de actividad.

[...]

5. Cuando la base imponible de la tasa no sea el volumen de negocio, el tipo de gravamen se actualizará anualmente a partir del 1 de enero, en la misma proporción equivalente al 75 por ciento de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre anterior. Dicha actualización se hará efectiva a partir del 1 de enero siguiente.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

El apartado 6 pasa a numerarse como 5, y en él se suprime la primera parte por haberse ya considerado en el apartado 4 de este mismo artículo, por razones de mejora técnica. Se regula la actualización de la tasa de actividad de forma indexada con el 75% del IPC, de forma coherente con la de ocupación y con los tipos de gravámenes máximos de esta tasa.

ENMIENDA NÚM. 185**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 11. Tasa de actividad. Apartado 7

De modificación.

Se modifica el texto de forma que se extiende el período sobre el que se calcula la cuantía de la tasa de actividad hasta un máximo de cinco años, en su caso, quedando el apartado 7 (reenumerado como 6) del siguiente tenor:

«Artículo 11. Tasa de actividad.

[...]

6. La tasa será exigible de conformidad con lo establecido en las cláusulas del título habilitante, sin que se pueda establecer un plazo de liquidación superior a un año. En el supuesto de que la tasa sea exigible por adelantado su cuantía se calculará para el primer ejercicio sobre las estimaciones efectuadas en relación con el volumen de tráfico o de negocio y en los ejercicios sucesivos sobre los datos del año anterior, procediéndose a la regularización de la misma al final de cada ejercicio con los datos reales.»

JUSTIFICACIÓN

El apartado 7 pasa a numerarse como 6 y se introducen modificaciones con el objeto de que, por la propia naturaleza del concepto de tasa, la cuantía de la misma responda a los datos reales y no a estimaciones o valores medios. En cualquier caso la tasa debe liquidarse al final del ejercicio con los datos reales.

ENMIENDA NÚM. 186**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 11. Tasa de actividad. Apartado 8.

De modificación.

Se modifica el apartado 8, que pasa a numerarse como 7, como sigue:

«Artículo 11. Tasa de actividad.

[...]

7. 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 apartado 5».

JUSTIFICACIÓN

El apartado 8 pasa a numerarse como 7, y en él se excluyen de la actualización las cantidades adicionales en el pago de la tasa ofertadas a los concursos de concesiones y autorizaciones, con el fin de no encarecer las tasas portuarias.

ENMIENDA NÚM. 187**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 13. Tasa del buque. Apartado 1

De modificación.

Se modifica el apartado 1 como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

1. El hecho imponible de esta tasa es la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias, que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y la estancia en los mismos en las condiciones que se establezcan. Asimismo, constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se propone suprimir el adjetivo «fijas» ya que puede haber instalaciones flotantes (p.e. muelles flotantes), que también deben estar incluidos en el hecho imponible. Es decir, la tipología de las obras o instalaciones no tiene que influir en el hecho imponible.

ENMIENDA NÚM. 188

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 13. Tasa del buque. Apartado 4.I. Primer párrafo

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del apartado 4.I, como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

[...]

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias, la cantidad resultante del producto de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por el tiempo de estancia, computado en períodos de una hora o fracción con un mínimo de tres horas por escala y un máximo de 15 horas por escala cada 24 horas, 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 aprobado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 g) y los siguientes coeficientes, según corresponda:

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se propone eliminar la expresión «expresada en euros», dado que la cuota básica ya se expresa en estas unidades y constituye una redundancia. Se mantienen dos cuotas básicas, B con carácter general excluido el transporte marítimo de corta distancia, y S para este último caso, que permita diferenciar ambas, de cara al establecimiento de valores genéricos para todas las

Autoridades Portuarias. La consideración del transporte marítimo de corta distancia como bonificable se puede entender como ayuda de Estado. Por tanto, es preferible definirla como una cuantía básica específica al adaptarse mejor al principio de equivalencia al coste. A ambas cuantías básicas se les podrá aplicar el coeficiente corrector de la tasa del buque propio de cada Autoridad Portuaria, en función de sus singularidades y con arreglo a los criterios generales que determine por Orden el Ministerio de Fomento.

ENMIENDA NÚM. 189

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 13. Tasa del buque. Apartado 4.I.1.º

De modificación.

Se modifica el epígrafe 1.º del apartado 4.I, como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

[...]

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

1.º Atraque no otorgado en concesión o autorización:

Buques atracados de costado a muelles o pantalanes: 1,00.

Buques atracados de punta a muelles o pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la consideración de atraques, y buques fondeados: 0,80.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. También afecta a los atraques en régimen de autorización.

ENMIENDA NÚM. 190

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 13. Tasa del buque. Apartado 4.I.2.º

De modificación.

Se modifica el epígrafe 2.º del apartado 4.I, como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

[...]

4. La cuota íntegra de 'la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

[...]

2.º Atraque otorgado en concesión o autorización:

Atracados o fondeados con espacio de agua en concesión o autorización siempre que la superficie del espacio de agua otorgado en concesión sea por lo menos la superficie requerida por el buque para su permanencia en el puesto de atraque en condiciones de seguridad:

— 0,60 para buques atracados de costado a muelles o pantalanés.

— 0,50 para buques atracados de punta a muelles y pantalanés, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la condición de atraques, y buques fondeados.

Atracados o fondeados sin espacio o con espacio insuficiente de agua en concesión o autorización:

— 0,70 para buques atracados de costado a muelles o pantalanés.

— 0,60 para buques atracados de punta a muelles y pantalanés, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la condición de atraques, y buques fondeados.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. También afecta a los atraques en régimen de autorización. Además, se recoge el hecho de que según el tipo de atraque el buque ocupe diferente superficie de agua en condiciones de seguridad. En este caso, se distingue entre el buque atracado de costado y el resto, por coherencia con los atraques no concesionados.

ENMIENDA NÚM. 191

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 13. Tasa del buque. Apartado 4.1 4.º

De modificación.

Se modifica el epígrafe 4.º del apartado 4.I, como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

[...]

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

[...]

4.º Atraque o fondeo de buques que entran en zona I únicamente para avituallarse, aprovisionarse o reparar, con estancia máxima de 48 horas, se aplicará un coeficiente de 0,25 a la cuota íntegra prevista en los apartados 1.º a 38). Para estancia superior a 48 horas, se aplicará el régimen general que le corresponda para todo el período.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. El caso contemplado se cruza con los tres anteriores. Por lo tanto, conviene relacionarlo, manteniendo la base de medida de tiempo de los anteriores, esto es, por horas. Además, debe recordarse la posibilidad de acogerse a lo dispuesto en el apartado 8.3.d).

ENMIENDA NÚM. 192

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 13. Tasa del buque. Apartado 4.I.5.º. Párrafos del 1.º al 9.º

De modificación.

Se modifican los párrafos del 1 al 9 el epígrafe 5.º) del apartado 4.I tal y como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

[...]

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

[...]

5.º En razón de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque o fondeo situadas en la zona I, bien por desarrollar el buque sus actividades fundamentalmente en el interior de la zona de servicio del puerto, bien por permanecer en el puesto de atraque, se exceptúan del régimen tarifario establecido en los anteriores apartados 1.º y 4.º a los buques cuando cumplan las citadas condiciones, a los cuales se aplicará los siguientes coeficientes según corresponda:

Buques de tráfico interior de mercancías y pasajeros exclusivamente en la zona de servicio del puerto, o en aguas marítimas interiores tales como rías o bahías: 4,00.

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

Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace, fuera de un astillero: 1,33.

Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace en astillero: 0,50.

Buques pesqueros, cuando estén en paro biológico, en veda o carezcan de licencia: 0,45.

Buques en depósito judicial: 1,00.

Buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes: 4,67.

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

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

A los efectos de aplicación de este apartado, se considerará estancia y utilización prolongada la que sea debida a los supuestos anteriores siempre que sea superior a siete días, salvo lo específicamente dispuesto al respecto en el último supuesto.

En los supuestos de buques destinados a dragados y avituallamiento y de buques destinados a los servicios de remolque, amarre, practica y a otros servicios portuarios, serán de aplicación los valores de 4,67 y 2,33, respectivamente, desde el primer día de estancia en la zona I.

JUSTIFICACIÓN

Se propone una corrección técnica que permita sustituir la consideración de otros supuestos de atraque o fondeo, por una referencia más concreta a buques que cumplen una serie de condiciones ligadas a la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque y aguas del puerto.

Los supuestos coinciden básicamente, aunque con algunas excepciones y correcciones, con los del Proyecto de Ley. Por ejemplo, por seguridad jurídica y por no discriminación del usuario se propone eliminar la referencia a la última operación de descarga en el caso de los buques pesqueros en paro biológico. Si no es así, habría buques en paro biológico a los que se les aplicaría diferente tasa únicamente en función de donde realizaron la última descarga. En los buques pesqueros es normal que la base esté en un puerto y la descarga se haga en otro. Los criterios comerciales de los pesqueros no deben incidir en la política de tasas.

Simultáneamente en el penúltimo supuesto debe introducirse «incluso» delante de pesqueros, ya que en otro caso podría considerarse que hay duplicidad con el supuesto motivado en el apartado anterior.

Para que no haya dudas sobre los buques a los cuales es de aplicación este apartado debe definirse el concepto «estancia prolongada» con el objeto de que no pueda alterarse los objetivos perseguidos por la excepcionalidad de este artículo.

ENMIENDA NÚM. 193

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 13. Tasa del buque. Apartado 4.I.5.º Últimos párrafos.

De modificación.

Se modifican los últimos párrafos del epígrafe 5.º del apartado 4.I tal y como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

[...]

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

[...]

5.º En razón de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque o fondeo situadas en la zona I...

[...]

Además, la cuota íntegra de la tasa en los supuestos de este apartado 5.º será la que resulte de aplicar a la prevista los coeficientes siguientes, siempre que el puesto de atraque esté otorgado en concesión o autorización:

En atraques otorgados en concesión o autorización, sin espacio o con espacio insuficiente de agua en concesión o autorización: 0,70.

En atraques otorgados en concesión o autorización, cuando el espacio de agua ocupada esté también en concesión o autorización, siempre que la superficie del espacio de agua otorgado en concesión sea al menos la superficie requerida por el buque para su permanencia en el puesto de atraque en condiciones de seguridad: 0,60.

En puertos otorgados en concesión: 0,30.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con la distribución de porcentajes equivalentes establecidos con carácter general para los atraques otorgados en concesión (ver apartado a) 1.º a 3.º A su vez, se propone mantener los criterios propuestos en enmiendas anteriores para la definición del espacio mínimo de agua concesionada establecidos en dichos apartados.

Por otra parte, hay una incoherencia entre la redacción de este artículo y el contenido del artículo 8.3.d) que declara exento de las tasas de utilización a los buques a flote en astillero si éste está concesionado, incluyendo la lámina de agua. Se propone resolver esta incoherencia.

ENMIENDA NÚM. 194

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 13. Tasa del buque. Apartado 4.I.6.º

De modificación.

Se modifica el epígrafe 6.º del apartado 4.1, tal y como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

[...]

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

[...]

6.º Sin utilización de puesto de atraque o fondeo:

En el caso de acceso o partida de los buques hasta o desde dique seco o flotante, grada o instalación de varada, o en general por acceso sin utilización de puesto de atraque o fondeo, la cuota íntegra de la tasa será el producto de la cuantía básica (B o S en el caso del transporte marítimo de corta distancia), por el coeficiente corrector de la tasa del buque establecido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7.g), por la centésima parte del arqueado bruto del buque (GT, con un mínimo de 100 GT) y por un coeficiente igual a 2,00.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se aclara que la tasa corresponde al caso en que no hay utilización de atraque o fondeo —ya está referida a la zona—, y se paga en concepto de acceso y abrigo.

ENMIENDA NÚM. 195

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 13. Tasa del buque (T-1). Apartado 4.I.7.º

De adición.

Se propone añadir al final que los coeficientes para los tráficos de cruceros son compatibles con los de los apartados 1.º, 2º y 3.º del mismo apartado 4.1.

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

[...]

7.º A los buques de crucero turístico:

Con carácter general: 0,70.

Cuando realicen una escala en un puerto considerado como puerto base, de acuerdo con la definición contenida en el anexo II de esta Ley: 0,56.

Cuando pertenezcan a una misma compañía de cruceros, de acuerdo con la definición contenida en el anexo II de esta Ley, siempre que en conjunto realicen al menos 12 escalas en un año como puerto base u 8 escalas si el tráfico es manifiestamente estacional: 0,50.

Se entiende que el tráfico es manifiestamente estacional cuando todas las escalas anuales se concentran en un trimestre.

Estos coeficientes son compatibles con los de los apartados 1.º, 2.º y 3.º»

JUSTIFICACIÓN

Se corrige lo que se estima un error del proyecto de Ley, dado que no hay razón alguna para que, tal y como ha venido ocurriendo hasta ahora, a los cruceros no se les aplique de forma conjunta el coeficiente relacionado con la gestión del atraque, contemplado en los apartados 1.º, 2.º y 3.º y el coeficiente relacionado con el vínculo que tiene la compañía de cruceros con el puerto, contemplado en el apartado 7.º

Con esta enmienda se equipara el tratamiento dado a todos los buques desde el punto de vista de la gestión del atraque.

Por otra parte, se reducen los coeficientes para que no se produzcan en ningún caso aumentos de tasas respecto a las contempladas en la legislación vigente.

ENMIENDA NÚM. 196

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 13. Tasa del buque (T-1). Nuevo apartado 4.I.8.º

De adición.

Se propone la introducción de un nuevo apartado 4.I.8.º, suprimiendo el anterior 4.I.8.º

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

[...]

8.º A los buques que realicen la carga o descarga de mercancías por rodadura, tales como los de tipo ro-ro puro, ro-pax, con-ro y ferry:

Con carácter general: 0,90.

Cuando esté integrado en un servicio marítimo regular, de acuerdo con la definición de servicio marítimo regular incluida en artículo 15.7 de la Ley: 0,60.

Estos coeficientes son compatibles con los de los apartados 1.º, 2.º y 3.º

[...]».

JUSTIFICACIÓN

Se propone mantener las bonificaciones que la legislación vigente prevé para la tasa del buque para los buques que cargan o descargan mercancías por rodadura (tipo ro-ro), especialmente en estos momentos de crisis. La justificación de aumentar los ingresos de las autoridades portuarias no es suficiente ya que esta situación está asumida sin problemas en la actualidad.

ENMIENDA NÚM. 197

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 13. Tasa del buque (T-1). Apartado 4.I.8.º

De modificación.

Se numera el apartado 4.I.8.º como 4.I.9.º al haber introducido un nuevo 4.I.8.º y se propone la supresión de la condición de hacer 400 escalas al año para aplicar un coeficiente a la cuota de la tasa del buque para los buques integrados en servicios marítimos que unen puertos de la misma Autoridad Portuaria, modificando dicho epígrafe y quedando como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

[...]

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

9.º En los buques integrados en servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago: 0,25.

De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y evitar los efectos que tiene para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores del archipiélago los costes adicionales que supone la doble insularidad. Este coeficiente es compatible con los de los apartados 1.º, 2.º y 3.º

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se propone mantener la bonificación que la legislación vigente prevé para la tasa del buque en los tráficos interinsulares, especialmente en estos momentos de crisis. Esta posición se considera conforma con la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 4 de febrero de 2010, sobre las tasas portuarias españolas y con el Reglamento 4055/86, siempre que se justifiquen en la propia legislación las razones de interés general que llevan a acogerse a las excepciones previstas en la legislación comunitaria.

ENMIENDA NÚM. 198

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 13. Tasa del buque (T-1). Apartado 4.I.
Último párrafo

De modificación.

Se propone la modificación del último párrafo del apartado 4.I, en el sentido siguiente:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

[...]

A los supuestos 5.º, 6.º y 7.º de este apartado I solamente se les podrá aplicar la cuantía básica B. El supuesto 8.º y 9.º únicamente serán de aplicación a los casos que corresponda aplicar la cuantía básica S. Los supuestos 8.º y 9.º no son compatibles entre sí.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se añade que el supuesto 8.º y 9.º, dedicado a los buques tipo ro-ro, únicamente será de aplicación a los tráficos marítimos de corta distancia. Y que los supuestos 8.º y 9.º no son compatibles entre sí.

ENMIENDA NÚM. 199

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 13. Tasa del buque (T-1). Apartado 4.II

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 4.II, quedando como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

[...]

II. La cuota íntegra de la tasa por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque únicamente en la zona II o exterior de las aguas portuarias, salvo lo específicamente previsto en el apartado III para buques fondeados, será el 30 por ciento de la prevista en el apartado I, según corresponda. No obstante, en aquellos casos en los que el buque no realice operaciones comerciales, salvo avituallamiento, aprovisionamiento o reparación, esta tasa se devengará desde el segundo día de estancia o desde el inicio, en su caso, de las operaciones comerciales no exceptuadas. A estos efectos, el acceso a dique seco o

flotante, grada o instalación de varada se considerará operación comercial.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se mantiene el 30% actual en los casos de operaciones en la zona II.

Por otra parte, la propuesta contempla todos los supuestos posibles y favorece en mayor medida que el Proyecto de Ley el desarrollo de los negocios de bunkering (avitallamiento), aprovisionamiento y reparación en la zona II del puerto, de especial importancia para los puertos canarios o los situados en el Estrecho.

ENMIENDA NÚM. 200

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 13. Tasa del buque (T-1). Apartado 4.III. Primer párrafo

De modificación.

Se propone la modificación del primer párrafo del apartado 4.III hasta el supuesto f), exclusive, quedando como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

[...]

III. 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 del transporte marítimo de corta distancia, el coeficiente corrector de la tasa del buque que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7.g) y los siguientes coeficientes, según corresponda:

a) Buques fondeados en aguas no otorgadas en concesión:

Con carácter general: 0,80.

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.

b) Buques fondeados en aguas otorgadas en concesión:

Con carácter general: 0,40.

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.

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 a) y b), en cuyo caso se devengará a partir del día de inicio de dichas operaciones.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se mantiene la regulación específica para el supuesto de fondeo en la zona II o exterior de las aguas portuarias, para la cual se recuerda la determinación de la cuota íntegra como resultado de aplicar a las cuantías básicas B y S los coeficientes oportunos. Se mejora técnicamente la redacción para dotarla de mayor comprensión y seguridad jurídica.

Por otro lado, la regulación de la tasa del buque para buques que acceden a dique seco situado en la zona II [punto f) del Proyecto de Ley] está totalmente cubierta por la redacción dada al apartado II.

ENMIENDA NÚM. 201

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 13. Tasa del buque (T-1). Apartado 4.III.f)

De supresión.

Se propone la supresión del epígrafe f) del apartado 4.III, quedando como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

III. En el supuesto de fondeo en la zona II o exterior de las aguas portuarias...

[...]

JUSTIFICACIÓN

La regulación de la cuota de la tasa del buque para buques que acceden a dique seco situado en la zona II está totalmente cubierta por la redacción dada al apartado 4.II en relación con el apartado 416.º Mantener este epígrafe es duplicar contenidos generando inseguridad jurídica, al dar además resultados no homogéneos.

ENMIENDA NÚM. 202

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 13. Tasa del buque (T-1). Apartados 5.º y 6.º

De modificación.

Se propone la supresión del apartado 5, y su traspaso al apartado 6, el cual, una vez modificado, queda como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

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

No obstante lo anterior, a los efectos del cómputo de la estancia, el período entre las 12 horas del sábado o las 18 horas del día anterior a un festivo hasta las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo, respectivamente, computarán un máximo de cinco horas, siempre que durante dicho período no se hayan efectuado ningún tipo de operación comercial, incluido avituallamiento, aprovisionamiento y reparación. Cuando el tiempo de estancia durante dicho período supere 5 horas, el inicio del tiempo de estancia para computar el límite máximo de 15 horas cada 24 horas se medirá a partir de las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo. El tiempo de estancia en fondeo en la zona II se computará separadamente del que pueda corresponder a otros modos de utilización por el buque de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias.

Sin perjuicio de lo señalado en el apartado anterior, en el caso de que en la misma escala se utilicen varios

atraques o puestos de fondeo situados en una misma zona, se considerará una única estancia para toda la escala. Si de ello resultase la existencia de distintos sujetos pasivos o fueran de aplicación diferentes coeficientes para la definición de la cuota íntegra de la tasa, se repartirá el tiempo de estancia de forma proporcional a la estancia en cada atraque.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se suprime el contenido del apartado 5.º a fin de traspasar su contenido al siguiente, de forma que se incorpora en un solo apartado toda la casuística de cómputo de tiempos de estancia.

En el caso de las solicitudes en relación con festivos, se modifica la regulación a efectos de evitar que pueda haber discriminación entre los usuarios cuando se encuentren en igual situación, simplemente por haber atracado un poco antes o después o fuera del período marcado o de la planificación de las operaciones de carga y descarga. Asimismo no es conveniente discriminar el tipo de operación comercial que la afecta, limitándola a las operaciones de carga y descarga.

Por otra parte, se propone cambiar «primer cabo a tierra» por «primer cabo a un punto de amarre» ya que hay casos en los que el cabo no se da a tierra sino a un elemento flotante (campo de boyas, etc.).

Se evitan, por último, duplicidades y se regula el reparto de los tiempos de estancia no solamente cuando existen varios sujetos pasivos diferentes, sino cuando se aplican distintos coeficientes para la definición de la cuota íntegra de la tasa.

ENMIENDA NÚM. 203

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 13. Tasa del buque (T-1). Apartado 7. Primeros párrafos

De modificación.

Se propone modificar y/o suprimir los tres primeros párrafos del artículo 13.7 quedando del siguiente tenor:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

[...]

6. En función del número de escalas en un mismo puerto y durante el año natural, del conjunto de los buques que realicen un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y sean operados por una misma empresa naviera o compañía de cruceros (o bien de los buques de distintas compañías navieras que forman parte de un servicio marítimo regular, mediante acuerdos de explotación compartida de buques), la cuota de la tasa se multiplicará, previa solicitud del sujeto pasivo, por los siguientes coeficientes:

- Desde la escala 1 hasta la escala 12: 1,00.
- Desde la escala 13 hasta la escala 26: 0,95.
- Desde la escala 27 hasta la escala 52: 0,85.
- Desde la escala 53 hasta la escala 104: 0,75.
- Desde la escala 105 hasta la escala 156: 0,65.
- Desde la escala 157 hasta la escala 312: 0,55.
- Desde la escala 313 hasta la escala 365: 0,45.
- A partir de la escala 366: 0,35.

En el caso de que el servicio marítimo sea regular se aplicarán los coeficientes anteriores reducidos en 5 centésimas.

[...]

Las compañías navieras ...»

JUSTIFICACIÓN

Se cambia el número del apartado en consonancia con enmiendas anteriores y se amplía la aplicación del coeficiente por razón de la frecuencia a todos los usuarios, de forma que puedan disfrutar de coeficientes que reduzcan la cuantía de la tasa en función del número de escalas que llevan a cabo en una misma Autoridad Portuaria. También parece oportuno añadir un escalón más diferenciando los servicios que realizan más de 365 escalas anuales, así como favorecer el que los servicios marítimos sean regulares. Las definiciones de servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y de servicio marítimo regular se trasladan al anexo II. Glosario.

ENMIENDA NÚM. 204

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 13. Tasa del buque (T-1). Apartado 7.5.º Párrafo

De adición.

Se propone añadir en el 5.º párrafo del apartado 7 una frase aclaratoria nueva:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

[...]

6. En función del número de escalas en un mismo puerto y durante el año natural,

[...]

Las compañías navieras que tengan acuerdos de explotación compartida de sus buques deberán acreditarlo de manera fehaciente ante la Autoridad Portuaria correspondiente. Se entienden como tales aquellos que suponen una programación conjunta de itinerarios y fechas y una utilización compartida y recíproca de buques y, en su caso, de equipamientos e infraestructuras de transporte. En este caso también deberá acreditarse que el servicio se presta con carácter general y con publicidad a los posibles usuarios.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Parece conveniente que en la solicitud se acredite la condición de que un servicio marítimo regular se oferte con carácter general y con publicidad entre los posibles usuarios.

ENMIENDA NÚM. 205

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 13. Tasa del buque (T-1). Apartado 7. Penúltimo párrafo

De modificación.

Se propone modificar el penúltimo párrafo del apartado 7 con correcciones técnicas.

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

6. En función del número de escalas en un mismo puerto y durante el año natural, ...

[...]

En caso de que la solicitud sea presentada por varias compañías navieras que forman parte de un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico prestado con regularidad mediante acuerdos de explotación compartida, deberán incluir en la solicitud, además, una declaración conjunta acreditativa de dicho acuerdo. Esta declaración deberá ser suscrita por la totalidad de las empresas navieras o de cruceros incluidas en el servicio marítimo prestado con regularidad, o por sus agentes consignatarios. Las solicitudes deberán presentarse antes de la primera escala del buque del servicio marítimo, o del servicio marítimo regular, y deberá ser renovada anualmente.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Correcciones técnicas.

ENMIENDA NÚM. 206

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 13. Tasa del buque (T-1). Apartado 8

De modificación.

Se propone modificar el apartado 8, quedando como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

[...]

7. El valor de la cuantía básica de la tasa del buque (B y S) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 1,50 euros y 1,30 euros, respectivamente. Estos valores podrán ser revisados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

Además, los valores de las cuantías básicas de la tasa del buque (B y S) podrán ser afectados del coeficiente corrector de la tasa del buque —en el artículo 7.g).

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se establecen dos cuantías básicas a la tasa del buque, B y S, con valores únicos para todas las Autoridades Portuarias, cuyos valores obviamente pueden ser cambiados en la Ley de Presupuestos Generales u otras. Además, se les podrá aplicar un coeficiente corrector del buque distinto para cada Autoridad Portuaria y que se regula en el artículo 7.g). Este coeficiente corrector es propuesto por cada Autoridad Portuaria en el Plan de Empresa, debe sujetarse a una serie de criterios impuestos por el Ministerio de Fomento y se eleva a Presupuestos Generales del Estado, o a la ley que corresponda, cada año.

Los valores de 1,50 euros y 1,30 euros se basan en los que hoy tiene la tasa del buque. Por último, en coherencia con otras enmiendas, el apartado pasa a redefinirse como 7.

ENMIENDA NÚM. 207

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 13. Tasa del buque (T-1). Apartado 9

De modificación.

Se propone modificar el apartado 9, reenumerándolo como 8, quedando como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

[...]

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

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

E = eslora total en metros.

M = manga en metros.

P = puntal de trazado en metros.

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica por cambio de numeración de apartados.

ENMIENDA NÚM. 208**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 13. Tasa del buque (T-1). Apartado 10

De modificación.

Se propone modificar el apartado 10, quedando como sigue:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

[...]

10. Si algún buque prolongase su estancia en su atraque o en su puesto de fondeo por encima del tiempo autorizado, la Autoridad Portuaria fijará un plazo para que lo abandone, transcurrido el cual queda obligado a largar amarras, salvo por detención, sin perjuicio de que en este caso la Autoridad Portuaria asignara otro atraque o puesto de fondeo. En caso de incumplimiento de dicha orden, la Autoridad Portuaria podrá imponer las siguientes multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario:

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

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

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica consistente en la modificación de la numeración del apartado.

ENMIENDA NÚM. 209**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 14. Tasa del pasaje (T-2). Apartado 1. Primer párrafo

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del apartado 1, quedando como sigue:

«Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

[...]

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los pasajeros, por su equipaje y, en su caso, por los vehículos que estos embarquen o desembarquen en régimen de pasaje, de las instalaciones de atraque, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias. Asimismo, constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se propone suprimir el adjetivo «fijas» ya que puede haber instalaciones flotantes (p.e. muelles flotantes) que también deben estar incluidos en el hecho imponible. Es decir, la tipología de las obras o instalaciones no tiene que influir en el hecho imponible.

ENMIENDA NÚM. 210**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 14. Tasa del pasaje (T-2). Apartado 4. Primer párrafo

De adición.

Se añade al primer párrafo del apartado 4 la alusión al coeficiente corrector de la tasa del pasaje, quedando como sigue:

«Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

4. La cuota íntegra de la tasa aplicable a cada pasajero y vehículo en régimen de pasaje será la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica (P), el coeficiente corrector de la tasa del pasaje que corres-

ponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7.g) y los coeficientes siguientes, según corresponda:

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se propone eliminar la expresión «expresada en euros», dado que la cuota básica ya se expresa en estas unidades y constituye una redundancia. Se incorpora el coeficiente corrector del pasaje, el cual se regula en el artículo 7.g). Este coeficiente corrector es propuesto por cada Autoridad Portuaria en el plan de empresa, debe sujetarse a una serie de criterios impuestos por el Ministerio de Fomento y se eleva a Presupuestos Generales del Estado, o a la ley que corresponda, cada año.

ENMIENDA NÚM. 211

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 14. Tasa del pasaje (T-2). Apartado 4.a)

De modificación.

Se modifica el apartado 4.a), quedando como sigue:

«Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

[...]

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

1.º Caso general.

Pasajero en régimen de transporte en embarque y desembarque: 1,00.

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.

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: 0,15. 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.

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.

Motocicletas y vehículos de dos ruedas en régimen de pasaje en embarque o desembarque: 1,30.

Automóviles de turismo y vehículos similares en régimen de pasaje, en embarque o desembarque, incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de hasta 4 metros de largo: 2,90.

Automóviles de turismo en régimen de pasaje, en embarque y desembarque, incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de más de 4 metros de largo: 5,80.

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.

JUSTIFICACIÓN

Correcciones técnicas para una mayor precisión y seguridad jurídica del texto. Se introduce un epígrafe 1.º para que no dé lugar a ninguna confusión para que quede claro qué apartados son realmente subapartados de otro. Por ejemplo, los apartados b) y c) del Proyecto de Ley son realmente subapartados del a) dado que están afectados por la situación de atraques y estaciones marítimas no concesionadas o autorizadas.

En particular aclarar la confusión entre puerto base de cruceros definido claramente en esta Ley, con el de inicio y final de travesía del pasajero, que no tiene que ser el puerto base. Asimismo, se diferencia la tasa en función de la longitud de los vehículos de turismo con sus remolques para tener en cuenta este efecto en la intensidad de utilización del dominio público, portuario. Por otra parte, se declaran exentos de esta tasa los conductores de los elementos de transporte que están sujetos a la tasa de la mercancía con el objeto de impulsar los tráficos marítimos de corta distancia.

ENMIENDA NÚM. 212

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 14. Tasa del pasaje (T-2). Apartado 4.b)

De modificación.

Se introduce el siguiente texto al epígrafe b) del apartado 4.º y se numera como 2.º con el objeto de señalar que está incluido en el supuesto de atraques y estaciones marítimas no concesionadas, quedando como sigue:

«Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

[...]

2.º Cuando la navegación se produzca exclusivamente en las aguas de la zona de servicio del puerto, o en aguas interiores marítimas, tales como rías y bahías:

Pasajero en embarque o desembarque: 0,02.

Motocicletas y vehículos de dos ruedas en embarque o desembarque: 0,40.

Automóviles de turismo y vehículos similares en embarque y desembarque, incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de hasta 4 metros de largo: 0,90.

Automóviles de turismos y vehículos similares en embarque y desembarque, incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de más de 4 metros de largo: 1,80.

Autocares y otros vehículos de transporte colectivo, en embarque o desembarque: 3,00.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se añade a la casuística de aguas del puerto el caso en que la navegación sea de ría o de bahía, a efectos de permitir que la tasa del pasaje se acoja también a un régimen reducido. Asimismo, se numera como 2.º con el objeto de que se visualice que está incluido en el supuesto de atraques y estaciones marítimas no concesionadas. Por otra parte, se precisa que la tasa se cobra por embarque o desembarque ya que no se precisaba en el proyecto de ley y tal como se ha realizado en el apartado a) y por homogeneidad con el mismo.

ENMIENDA NÚM. 213

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 14. Tasa del pasaje (T-2). Apartado 4.c)

De modificación.

Se introduce el siguiente texto al epígrafe e) del apartado 4.º y se numera como 3.º con el objeto de señalar que está incluido en el supuesto de atraques y estaciones marítimas no concesionadas, quedando como sigue:

«Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

[...]

3.º Pasajeros en viajes turísticos locales o en excursiones marítimas conjuntamente por embarque y desembarque:

Si el viaje no se produce exclusivamente dentro de la zona de servicio del puerto o en aguas interiores marítimas, tales como rías o bahías: 0,20.

Si el viaje se produce exclusivamente dentro de la zona de servicio del puerto o en aguas interiores marítimas tales como rías y bahías: 0,04.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de identificar una casuística de viajes turísticos locales, al objeto de aplicarles un coeficiente específico, que deberá distinguir entre aquellos servicios que trascienden las aguas de la zona de servicio y los que se circunscriben a ellas o se encuentran dentro de rías y bahías, caso este último en que se aplica un coeficiente muy reducido. Por seguridad jurídica se incluye que la tasa en este caso engloba el embarque y el desembarque, dado que por el propio concepto de excursión marítima el embarque y desembarque se realiza en el mismo puerto. Además, se realiza una corrección técnica con el objeto de que los dos supuestos incluidos sean totalmente excluyentes.

ENMIENDA NÚM. 214

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 14. Tasa del pasaje (T-2). Apartado 4.d)

De modificación.

Se numera como b) y se modifica el texto del epígrafe d) del apartado 4, quedando como sigue:

«Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

[...]

b) En atraques y estaciones marítimas otorgadas conjuntamente en concesión o autorización, los coeficientes serán el 50 % de los indicados en el apartado a).

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica debida a las anteriores enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 215

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 14. Tasa del pasaje (T-2). Apartado 4.e)

De modificación.

Se numera como c) y se modifica el texto del epígrafe e) del apartado 4, quedando como sigue:

«Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

[...]

c) En estaciones marítimas otorgadas en concesión o autorización, sin que los atraques hayan sido otorgados en concesión o autorización los coeficientes serán el 75% de los indicados en el apartado a).

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se igualan los porcentajes de reducción entre pasajeros y vehículos ya que ambos utilizan la estación marítima concesionada en igual de condiciones (billeteaje, tarjetas de embarque, aparcamientos y zonas de espera, etc.).

ENMIENDA NÚM. 216

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 14. Tasa del pasaje (T-2). Apartado 4.f)

De modificación.

Se numera como d) y se modifica el texto del epígrafe f) del apartado 4, quedando como sigue:

«Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

[...]

d) En los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje transportados por buques integrados en servicios marítimos regulares, los coeficientes serán el 80% de los indicados en el apartado a) o de los que resulten de aplicar los apartados b) y c).

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Correcciones técnicas para una mayor seguridad jurídica y debidas a las anteriores enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 217

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 14. Tasa del pasaje (T-2). Apartado 4.g)

De modificación.

Se numera como e) y se modifica el texto del apartado 4.g), quedando como sigue:

«Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

[...]

e) En los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y de vehículos en régimen de pasaje transportados en buques integrados en servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago, los coeficientes serán el 20 por ciento de los indicados en la letra a) o de los que resulten de aplicar las letras b) y c).

De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y evitar los efectos que tiene para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.

Las reducciones contempladas en los supuestos d) y e) son incompatibles entre sí.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se considera que debe extenderse este coeficiente reductor al conjunto de los puertos del archipiélago y no únicamente a los pertenecen a una misma Autoridad Portuaria. Se propone no reducir las bonificaciones a la tasa del pasaje existentes en la actualidad para los tráficos interinsulares, especialmente en estos momentos de crisis.

Esta posición se considera que está conforme con la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 4 de febrero de 2010, sobre las tasas portuarias españolas y con el Reglamento 4055/86, siempre que se justifiquen en la propia legislación las razones de interés general que llevan a acogerse a las excepciones previstas en la legislación comunitaria.

ENMIENDA NÚM. 218

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 14. Tasa del pasaje (T-2). Apartado 5

De adición.

Se modifica el texto del apartado 5, quedando como sigue:

«Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

[...]

5. En los supuestos de navegación que se produzcan exclusivamente en las aguas de la zona de servicio de un puerto o en aguas interiores marítimas tales como rías o bahías y en los de viaje turístico local, la tasa podrá exigirse en régimen de estimación simplificada, salvo renuncia expresa del sujeto pasivo. La cuota tributaria se establecerá teniendo en cuenta los datos estadísticos de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda al tráfico estimado. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 30 por ciento en el importe de la cuota tributaria.

[...]

JUSTIFICACIÓN

A la hora de poder acogerse a un régimen de estimación simplificada se añade el ámbito de las aguas interiores marítimas de ría o de bahía, en coherencia con otras enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 219

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 14. Tasa del pasaje (T-2). Apartado 6

De adición.

Se modifica el texto del apartado 5, quedando como sigue:

«Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2)

[...]

6. El valor de la cuantía básica de la tasa del pasaje (P) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 3,40 euros. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

Además, el valor de la cuantía básica de la tasa del pasaje (P) podrá ser afectada del coeficiente corrector de la tasa del pasaje que se establece en el artículo 7 g).

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se establece una cuantía básica de la tasa del pasaje con un valor único para todas las Autoridades Portuarias, sin menoscabo de la posible aplicación de un coeficiente corrector del pasaje que podrá ser distinto para cada Autoridad Portuaria y que se regula en el artículo 7.g). Este coeficiente corrector es propuesto por cada Autoridad Portuaria en el Plan de Empresa, debe sujetarse a una serie de criterios impuestos por el Ministerio de Fomento y se eleva a Presupuestos Generales del Estado, o a la ley que corresponda, cada año. El

valor de 3,40 euros se basa en los valores íntegros que hoy tiene la tasa del pasaje.

ENMIENDA NÚM. 220

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 1

De modificación.

Se modifica el texto del apartado 1, quedando como sigue:

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

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por las mercancías de entrada o salida marítima, o que se transborden o efectúen tránsito marítimo o terrestre, así como de sus elementos de transporte, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación asociados a la carga y descarga del buque, accesos y vías de circulación terrestres viarios y ferroviarios y otras instalaciones portuarias, incluyendo su estancia en las áreas de la zona de servicio habilitadas como zonas de tránsito por la Autoridad Portuaria hasta un máximo de:

— En operaciones de entrada o de salida marítima, así como de tránsito marítimo y tráfico interior: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto o de su desembarque, según corresponda, para aquellas mercancías y elementos de transporte en la que los elementos rodantes que las transportan hayan formado o vayan a formar parte del transporte marítimo, y 48 horas en los casos restantes.

— En las operaciones de tránsito terrestre: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto.

A los efectos de esta tasa, se considerarán también mercancías que efectúan tránsito terrestre aquellas que accedan a la zona de servicio del puerto por vía terrestre sin utilizar en ningún momento la vía marítima, para someterse a procesos de transformación o de valor añadido, y salgan también de dicha zona por vía terrestre una vez sometidas a dichos procesos, salvo que tengan como destino u origen zonas de actividades logísticas, o de almacenaje, o plantas de construcción y reparación naval, situadas en la zona de servicio del puerto. Asimismo, constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la

respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se completan el hecho imponible de forma que, también afecte a los elementos de transporte, que aunque no son mercancía están sujetos a esta tasa (p.e. contenedores y semirremolques vacíos), y se introduce las zonas de tránsito expresamente a los efectos de estancia temporal de las mercancías por la Autoridad Portuaria.

Se propone una corrección técnica a la redacción de los tiempos máximos de estancia incluidos en el hecho imponible con el objeto de dotarlo de mayor precisión técnica y para que no haya discriminación entre usuarios en función del momento del día en el que las mercancías entran en el puerto. Asimismo, se incluye la estancia que le corresponde a las mercancías en operaciones de tránsito terrestre.

Se modifica el párrafo que se refiere a las mercancías en tránsito terrestre que sufren en el puerto procesos de transformación, con el objeto de señalar que es un caso particular de tránsito terrestre incluido desde el principio en el hecho imponible y además para desincentivar la instalación en los puertos de industrias sin relación con los tráficos marítimos, convirtiendo el suelo portuario en un puro polígono industrial común. El suelo portuario, caro y costoso en términos de sostenibilidad, no debe utilizarse indiscriminadamente para todo tipo de industrias. La excepción se propone mantenerla únicamente para las Zonas logísticas incluidas en la zona de servicio, ampliándola únicamente a las logísticas, de almacenaje y a las factorías navales cuya ubicación debe estar obligatoriamente en el puerto.

Igual que en los otros tipos de tasas de utilización, se propone eliminar para las instalaciones el adjetivo de fijas del hecho imponible ya que un muelle (por ejemplo), también puede ser flotante.

ENMIENDA NÚM. 221

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 2.a)

De modificación.

Se modifican los dos primeros párrafos del apartado 2.a), quedando como sigue:

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

[...]

2. Son sujetos pasivos de la tasa:

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

Cuando el buque y la mercancía y sus elementos de transporte se encuentren consignados serán sujetos pasivos sustitutos el consignatario del buque, y el consignatario, transitario u operador logístico representante de la mercancía.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se refuerza el hecho de que los elementos de transporte también forman parte del hecho imponible.

Por otra parte, el representante de la mercancía puede ser además del consignatario, el transitario u operador logístico. Si se ha incluido para las mercancías en tránsito terrestre [ver apartado b)] no hay razón para no incluirlo en las marítimas.

ENMIENDA NÚM. 222

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 2.b)

De modificación.

Se modifica el texto del apartado 2 b), quedando como sigue:

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

[...]

2. Son sujetos pasivos de la tasa:

[...]

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

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se refuerza el hecho de que los elementos de transporte también forman parte del hecho imponible, en línea con la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 223

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 4.1.a), primer párrafo

De adición.

Se modifica el texto del primer párrafo del apartado 4.1.a), quedando del siguiente tenor:

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

[...]

4. 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:

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se refuerza el hecho de que los elementos de transporte también forman parte del hecho imponible, en línea con las enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 224

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 4.1.a), primer párrafo

De adición.

Se modifica el texto del primer párrafo del apartado 4.1.a) 1.º, quedando del siguiente tenor:

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

[...]

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

[...]

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 7.g).

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se sustituye unidad de carga por elementos de transporte para usar la misma nomenclatura en todo el artículo. Se señala que la cuota íntegra es por elemento de transporte o vehículo embarcado o desembarcado para redundar que se trata de mercancías exclusivamente de entrada o salida marítima y que no dé lugar a ningún tipo de confusión. Por otra parte, se propone eliminar «expresada en euros» ya que al fijarse la cuota básica en euros es una redundancia.

Como, de acuerdo con la enmiendas realizadas al artículo 7, la cuantía básica de cada tasa se fija igual para todos los puertos es innecesario introducir dos cuantías básicas U y G específica en función del régimen de estimación. Con la estructura propuesta lo que se hace es relacionarlas entre sí. Al fijarse una única cuota básica se propone denominarla M de mercancías, por analogía a la del buque (B) y a la del pasaje (P).

Por último, se establece un coeficiente corrector de la mercancía que podrá ser distinto para cada Autoridad Portuaria y que se regula en el artículo 7.g). Este coeficiente corrector es propuesto por cada Autoridad Portuaria en el plan de empresa, debe sujetarse a una serie de criterios impuestos por el Ministerio de Fomento y se eleva a Presupuestos Generales del Estado, o a la ley que corresponda, cada año.

ENMIENDA NÚM. 225

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 4.I.a). 1.º Tabla

De modificación.

Se modifica la tabla del apartado 4.1.a) 1.º, quedando del siguiente tenor:

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

[...]

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

[...]

Elemento de transporte tipo cargado o descargado	Coeficiente
Contenedor <= 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros)	10,00
Vehículo rígido con caja de hasta 6,10 metros	10,00
Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 12,30 metros)	15,00
Semirremolque y remolque hasta metros 12,30	15,00
Vehículo rígido o articulado con caja de hasta metros 12,30	15,00
Vehículo articulado con varios remolques o semirremolques (tren de carretera)	25,00

Elemento de transporte tipo cargado o descargado	Coefficiente
Vehículos que se transporten como mercancías	
Vehículo hasta 1.500 kg. de peso	0,50
Vehículo de más de 1.500 kg. de peso ...	2,00

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se plantean modificaciones técnicas en coherencia con las equivalentes utilizadas en la tasa de actividad, cubriendo todos los casos posibles sin lagunas para que no haya ninguna duda en la aplicación de la norma en cada caso. Además, se ajustan las medidas máximas de las plataformas y remolques con las dimensiones tipo de las existentes y para que se ajusten a las medidas de los contenedores.

Los coeficientes que se proponen se fijan de acuerdo a la propuesta de adoptar una única cuantía básica M, sobre la base de adoptar como coeficiente 1.0 el correspondiente al grupo 5.º de mercancías, incentivando la aplicación de este régimen considerando que equivalen a volúmenes más reducidos de mercancía del grupo 5.º lo que favorece a los tráficos intermodales, objetivo necesario para favorecer la sostenibilidad del sistema de transporte. En este sentido los contenedores de 20' se considera que equivalen a 10 t de mercancía del grupo 50, los contenedores de 40' a 15 t y los tráficos rodados típicos a 15 t. De acuerdo con las estadísticas, la media de pesos de los contenedores en España es del orden de 19 t, independientemente de su tamaño, y principalmente con mercancías del grupo 5, lo que supone un importante incentivo para utilizar el régimen simplificado en los tráficos intermodales. De alguna forma los valores propuestos equivaldrían a considerar estos pesos medios con mercancías aproximadamente del grupo 4.º Esta propuesta supone un abaratamiento respecto a la legislación vigente con el objeto de favorecer la intermodalidad.

De igual forma se considera que los vehículos en régimen de mercancía equivalen a 500 kg y 2.000 kg de mercancía del grupo 5.º, respectivamente, en función de su peso, hecho que supone reducir los costes logísticos de las empresas fabricantes de automóviles en España, colaborando a mantener la competitividad del sector español del automóvil.

ENMIENDA NÚM. 226

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 4.I.a) primer último párrafo

De modificación.

Se modifica el último párrafo del apartado 4.I.a) 1.º, quedando del siguiente tenor:

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

[...]

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

[...]

Este régimen se aplicará a solicitud del sujeto pasivo a la totalidad de su carga transportada en elementos de transporte correspondiente a una misma operación de embarque o desembarque en un mismo buque.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

En el caso de entrada o salida marítima, la tasa debe cobrarse por embarque o desembarque, por lo que el régimen debe aplicarse para toda la carga que se embarque o desembarque en un mismo buque, independientemente de si es de importación o exportación. Para la cuantía de la tasa no importa el tipo de operación sino el hecho de embarcarla y desembarcarla del buque. Se elude el tránsito o transbordo ya que además de que este artículo se refiere únicamente a mercancías de entrada o salida marítima (y no al tránsito o al transbordo) estas operaciones no se realizan en un mismo buque. Hacen falta por lo menos dos.

Se propone sustituir «carga unitizada» por «carga transportada en elementos de transporte» ya que hay «carga unitizada» que no es transportada en elementos de transporte (por ejemplo, sobre pallets).

ENMIENDA NÚM. 227

ENMIENDA NÚM. 228

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 4.I.2.º Párrafos 1.º y 2.º

De modificación.

Se modifican los dos primeros párrafos del apartado 4.I.2.º, quedando del siguiente tenor:

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

[...]

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

[...]

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

— Aplicar a cada tonelada de carga embarcada o desembarcada la resultante del producto de la cuota básica (M) por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda en virtud del artículo 7.g) y por los coeficientes indicados en la tabla siguiente, en función del grupo al que pertenezca la mercancía conforme a lo establecido en el anexo I de esta Ley:

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda es coherente con lo señalado para la enmienda al apartado 1.º del artículo 14.4.1.1.º De igual forma debe precisarse que es por tonelada de mercancía embarcada o desembarcada.

Se propone como corrección técnica una ordenación con guiones de forma que se visualice claramente que la cuota íntegra de la tasa en este régimen está formada por dos sumandos: el correspondiente a la mercancía y el correspondiente a los envases, embalajes y otros elementos de transporte.

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 4.I.2.º párrafo 4.º

De modificación.

Se modifica el cuarto párrafo del apartado 4.I.2.º, quedando del siguiente tenor:

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

[...]

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

[...]

— Aplicar, en su caso, a cada unidad o tonelada, embarcada o desembarcada, de envase, embalaje, contenedor, cisterna u otro recipiente o elemento de transporte que tenga o no el carácter de perdido o efímero y que se utilice para contener las mercancías en su transporte, así como a los vehículos, a los remolques y semirremolques que, como tales elementos de transporte terrestre, vacíos o no de mercancías, la resultante de multiplicar la cuota básica (M) por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda en virtud del artículo 7.g) y por los coeficientes indicados en la tabla siguiente:

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda es coherente con lo señalado para la enmienda a los párrafos 1.º y 2.º del artículo 15.4.I.2.º

Se mantiene la corrección técnica de ordenación con guiones de forma que se visualice claramente que la cuota íntegra de la tasa en este régimen está formada por dos sumandos: el correspondiente a la mercancía y el correspondiente a los envases, embalajes y otros elementos de transporte, que es éste último caso.

ENMIENDA NÚM. 229

JUSTIFICACIÓN

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Esta enmienda es coherente con lo señalado para la enmienda al artículo 15.4.1. 1.ª tabla.

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 4.I.2.º tabla

ENMIENDA NÚM. 230

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

De modificación.

Se modifica la segunda tabla del apartado 4.I.2.º, quedando del siguiente tenor:

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

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 4.I.2.º, último párrafo

[...]

De modificación.

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

Se modifica el último párrafo del apartado 4.I.2.º, quedando del siguiente tenor:

[...]

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

Elemento de transporte tipo cargado o descargado	Coefficiente
Contenedor <= 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros) (por unidad)	0,90
Vehículo rígido con caja de hasta 6,10 metros (por unidad)	0,90
Plataforma de hasta 6,10 metros (por unidad)	0,90
Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 12,30 metros) (por unidad)	1,80
Semirremolque y remolque hasta 12,30 metros (por unidad)	1,80
Vehículo rígido o articulado con caja de hasta 12,30 metros	1,80
Plataforma de hasta 12,30 metros (por unidad)	1,80
Cabezas tractoras (por unidad)	0,60
Vehículo articulado con varios remolques o semirremolques (tren de carretera) (por unidad)	2,90
Otros no incluidos en los conceptos anteriores (por tonelada)	0,50

[...]

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

[...]

Cuando el elemento de transporte vacío tenga la condición de mercancía será de aplicación la cuantía que resulte de aplicar este régimen en función de su peso y del grupo a que pertenezca conforme a lo establecido en el Anexo I de esta Ley, no siendo aplicable el régimen de estimación simplificada, excepto en el caso de vehículos que se transporten como mercancía, a los que se podrá aplicar dicho régimen de estimación simplificada.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda es coherente con lo señalado para la enmienda al artículo 15.4.I 1.ª tabla y 11.4.b) Superior 2.ª, en las que se sustituyen camiones, autobuses y automóviles por vehículos en función de su peso.

[...].»

ENMIENDA NÚM. 231

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 4.I.b)

De modificación.

Se modifica el epígrafe b) del apartado 4.I, tal y como sigue:

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

[...]

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

[...]

b) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tránsito marítimo, siempre que las mercancías y sus elementos de transporte hayan sido declarados en dicho régimen, la cuota íntegra de la tasa de la mercancía en tránsito se calculará con arreglo a lo establecido en la letra a) de este apartado, considerando que las operaciones de tránsito equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

Por razones de cohesión territorial de los territorios insulares, las mercancías y sus elementos de transporte en operaciones de tránsito marítimo, con origen o destino en otro puerto de interés general de un mismo archipiélago, estarán exentas del pago de esta tasa. De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicha exención por razones de interés general asociadas con la necesidad de evitar los efectos que tiene para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se propone dejar más claro que la tasa se refiere a las mercancías y no al puerto. Además, la enmienda pretende reforzar que los elementos de transporte también forman parte del hecho imponible.

Conviene aclarar por seguridad jurídica que a los efectos de la tasa a la mercancía el tránsito marítimo equivale a la tasa correspondiente al desembarco de la mercancía en el apartado a) y es coherente con la dispo-

sición posterior que señala que se liquidará al sujeto pasivo que haya declarado la descarga. Como este párrafo debe afectar tanto a los apartados b) tránsito marítimo como c) trasbordo se propone su traslado a continuación del apartado c), cubriendo a ambos.

Se establece la exención al tránsito marítimo cuando éste se realiza en relación con una línea marítima interinsular (dentro de un archipiélago), De esta manera se reduce el efecto negativo que tiene para los habitantes de las islas menores, la práctica usual de que las mercancías entran primero en los mayores puertos insulares por razones de eficacia para después distribuirse a los puertos menores. Esta posición se considera conforme con la reciente Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre las tasas portuarias españolas por las razones ya expuestas en las otras enmiendas que afectan a los tráficos interinsulares.

ENMIENDA NÚM. 232

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 4.I.c)

De modificación.

Se modifica el epígrafe c) del apartado 4.I, tal y como sigue:

[...]

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

[...]

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

c) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de trasbordo la cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

1.º Entre buques que se encuentren atracados: el 50 por ciento de la cuota prevista en la letra a) de este apartado, considerando que las operaciones de trasbordo equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

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

considerando que las operaciones de trasbordo equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

En los supuestos de los apartados b) y c), esta tasa se liquidará al sujeto pasivo que haya declarado la mercancía en la descarga. Cuando en la descarga no se haya declarado en dicho régimen se aplicará lo establecido en la letra a) para cada una de las operaciones de embarque y desembarque.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se precisa el texto por seguridad jurídica en el supuesto de mercancías y elementos de transporte en régimen de trasbordo, el cual, a los efectos de la tasa a la mercancía, equivale a la tasa correspondiente al desembarco de la mercancía en el apartado a) y es coherente con la disposición posterior que señala que se liquidará al sujeto pasivo que haya declarado la descarga.

ENMIENDA NÚM. 233

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 4.I.d)

De modificación.

Se modifica el epígrafe d) del apartado 4.I, tal y como sigue:

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

[...]

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

[...]

d) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tráfico interior marítimo dentro de la zona de servicio de un puerto o en aguas interiores marítimas tales como una ría o bahía, la cuota íntegra será la prevista en el letra a) de este apartado, y se liquidará una sola vez en la operación de embarque o desembarque.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se regula el supuesto de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tráfico marítimo interior, haciendo uso del término «aguas interiores marítimas» para aludir a rías, bahías o similares (estuarios, golfos cerrados...).

ENMIENDA NÚM. 234

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 4.I.e)

De modificación.

Se modifica el epígrafe e) del apartado 4.I, tal y como sigue:

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

[...]

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

[...]

e) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tránsito terrestre, se aplicará el 50 por ciento de la cuota prevista en la letra a) de este apartado a la mercancía y elemento de transporte que entre en la zona de servicio del puerto.

En el caso de operaciones de tránsito terrestre, no es necesario que el destino de las mercancías y elementos de transporte que entran en la zona de servicio del puerto sea una terminal marítima de mercancías.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se elimina en este apartado «o accedan o salgan de la zona de servicio (...)» dado que es incompatible con la aplicación del apartado a) a las mercancías que entran en la zona de servicio del puerto y además ya está incorporado el concepto de tránsito terrestre de acuerdo con al enmienda al artículo 15.1.

Por otra parte, se reduce el valor actual de esta tasa, sin encarecerla, para mantener el principio de equiva-

lencia al coste y además se facilita a los operadores logísticos y terminalistas que puedan utilizar el puerto para como base para consolidar y desconsolidar cargas, lo que puede dar lugar a reducciones de los costes logísticos.

Por coherencia con la denominación del apartado I, debe explicitarse que en el caso de operaciones de tránsito terrestre no es necesario que el destino de la mercancía sea específicamente una terminal marítima de mercancías.

ENMIENDA NÚM. 235

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 4.II.a)

De modificación.

Se modifica el epígrafe a) del apartado 4.II tal y como sigue:

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

[...]

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

[...]

II. En terminales marítimas de mercancías en régimen de concesión o autorización:

a) Con el atraque otorgado en concesión o autorización:

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

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

3.^a En operaciones de trasbordo: el 20 por ciento de la cuota establecida en la letra c. del apartado 4.I, siempre que, por lo menos, uno de los buques ocupe el atraque concesionado o autorizado.

4.^a En operaciones de tráfico interior marítimo que se realicen entre instalaciones otorgadas ambas en concesión o autorización: el 50 por ciento de la cuota establecida en la letra d) del apartado 4.I.

En el supuesto de que sólo una de ellas esté concesionada o autorizada, se aplicará la misma cuota prevista en la letra d) del apartado 4.I, salvo que se liquide en la instalación concesionada. En este último caso será aplicable la reducción de la cuota prevista en el apartado anterior.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Correcciones técnicas. En operaciones de trasbordo debe preverse la reducción de tasas siempre que por lo menos uno de los buques ocupe el atraque concesionado o autorizado. Se propone además que en el caso de que el tráfico marítimo interior se efectúe entre una instalación concesionada y otra que no lo sea, se admita el descuento siempre que se liquide en la instalación concesionada. Esta propuesta es coherente con la forma en la que se liquida esta tasa. Se elimina el supuesto 5.º por ser independiente de si el atraque está en concesión o no y se pasa a un apartado propio c).

ENMIENDA NÚM. 236

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 4.II.b)

De modificación.

Se modifica el epígrafe b) del apartado 4.II tal y como sigue:

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

[...]

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

[...]

b) Si el atraque no está otorgado en régimen de concesión o autorización, se aplicará el 80 por ciento de la cuota que corresponda, en función de la operación que se desarrolle, de las previstas en el apartado 4.I.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Correcciones técnicas. Se establece una reducción del 80% cuando el atraque no está otorgado en régimen de concesión. Por otra parte se suprime la última parte en coherencia con la enmienda a los artículos 15.4.II.a) 5.^a y 15.4.I.c).

ENMIENDA NÚM. 237

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 4.II.c)

De adición.

Se propone añadir un nuevo epígrafe c) en el apartado 4.II tal y como sigue:

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

[...]

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

[...]

c) En operaciones de tránsito terrestre: el 40 por ciento de la prevista en la letra e) del apartado 4.I, siempre que la instalación destino de las mercancías y elementos de transporte que entran en la zona de servicio esté otorgada en concesión o autorización.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con la propuesta para el artículo 15.4.II.5.^a. Además, se reduce la tasa en los casos de tránsito terrestre para acomodarla mejor al principio de equivalencia al coste y favorecer el uso del puerto para operaciones logísticas y de valor añadido sobre la mercancía.

ENMIENDA NÚM. 238

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 5

De modificación.

Se modifica el apartado 5, quedando el texto como sigue:

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

[...]

5. En los supuestos que se indican a continuación, la cuota resultará de aplicar a la cantidad obtenida con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4, los coeficientes que respectivamente se indican:

a) A las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo: 0,25.

b) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a un servicio de transporte marítimo de corta distancia de carácter regular: 0,80. En el caso de que el buque realice la carga o descarga de mercancías por rodadura, tal y como los de tipo ro-ro, ro-pax, con-ro y ferry, el coeficiente se reducirá a 0,60. En el caso de mercancías y elementos de transporte de entrada marítima, estos coeficientes no serán aplicables a mercancías y elementos de transporte que hayan estado en régimen de tránsito marítimo en el último puerto en que fueron embarcadas. A su vez, en el caso de mercancías y elementos de transporte de salida marítima no serán aplicables a mercancías y elementos de transporte que vayan a estar en régimen de tránsito marítimo en el primer puerto en que vayan a ser desembarcadas.

c) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago: 0,20.

De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y de evitar los efectos que tiene para el desarrollo económico y la competitividad de las islas

menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.

d) A las mercancías y sus elementos de transporte, de entrada o salida marítima, que salgan o entren de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario: 0,75.

Las reducciones contempladas en los supuestos b) y c) son incompatibles entre sí.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se suprime la alusión a «internacional» en los tráfi-cos de tránsito marítimo, con objeto de que no haya diferencias en función del puerto de origen o destino. A su vez se reconsideran los coeficientes reductores con el objeto de no encarecer las tasas portuarias respecto a las contempladas en la legislación vigente. En el caso de los tráfi-cos de tránsito marítimo se propone reducir el coeficiente reductor para adaptarse mejor a la actual situación de los mercados. También se propo-ne reducir el coeficiente reductor para los tráfi-cos ferropor-tuarios con el objeto de potenciar la intermo-dalidad en el nodo portuario y mantener las reduccio-nes para las mercancías de entrada o salida marítima en los tráfi-cos interinsulares existente en la legislación vigente con el objeto de no encarecer estos tráfi-cos, especialmente en tiempos de crisis económica por ser vitales para la cohesión territorial de los archipiélagos. Esta posición se considera conforme con la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 4 de febrero de 2010, sobre las tasas portuarias españolas y con el Reglamento 4055/86, siempre que se justifiquen en la propia legislación las razones de interés general que llevan a acogerse a las excepciones previstas en la legislación comunitaria.

También Se propone incorporar un coeficiente reductor para el transporte marítimo basado en modalidades de carga y descarga por rodadura con el objeto de potenciar la intermodalidad.

ENMIENDA NÚM. 239

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3). Apartado 6

De modificación.

Se modifica el apartado 6 quedando como sigue:

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

[...]

6. El valor de la cuantía básica de la tasa de la mercancía (M) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 3,10 euros. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

Además, el valor de la cuantía básica de la tasa de la mercancía (M) podrá ser afectada del coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que se establece en el artículo 7.g).

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se establece una cuantía básica de la tasa de la mercancía con un valor único para todas las Autoridades Portuarias, sin menoscabo de la posible aplicación de un coeficiente corrector de la mercancía que podrá ser distinto para cada Autoridad Portuaria y que se regula en el artículo 7.g). Este coeficiente corrector es propuesto por cada Autoridad Portuaria en el Plan de Empresa, debe sujetarse a una serie de criterios impuestos por el Ministerio de Fomento y se eleva a Presupuestos Generales del Estado, o a la ley que correspon-da, cada año.

El valor de 3,10 € se basa en los valores íntegros que hoy tiene esta tasa.

ENMIENDA NÚM. 240

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 16. Tasa de la pesca fresca (T-4). Aparta-do 1. Primer párrafo

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del apartado 1 que-dando como sigue:

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

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se elimina una coma y el apelativo de «fijas» a las instalaciones, dado que pueden existir instalaciones móviles.

ENMIENDA NÚM. 241

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 16. Tasa de la pesca fresca (T-4). Apartado 1. Segundo párrafo

De modificación.

Se modifican los párrafos 2.º y 3.º del proyecto de Ley y se añade un 4.º párrafo al apartado 1 quedando como sigue:

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

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 el apartado 4.1.5.º) del artículo 13 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 cuya última operación de descarga se haya efectuado en el puerto y estén en paro biológico,

en veda o carezca de licencia, contemplados en el apartado 4.1.5.º) del artículo 13 de esta ley. La concurrencia de estas circunstancias deberá ser expresa e 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.

Esta tasa no será de aplicación a aquéllos 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.»

JUSTIFICACIÓN

Correcciones técnicas. Se considera que en los casos de inactividad forzosa la prórroga no debe ser potestativa de la Autoridad Portuaria sino forzosa, ya que en estos casos no hay razones objetivas para modular los plazos.

Por un principio de legalidad y de seguridad jurídica debe respetarse el hecho imponible que no es otro que la utilización del puerto por el buque en actividad, asociada con la descarga de pesca fresca o refrigerada, independientemente del volumen de pesca que descargue o del volumen de pesca capturada.

ENMIENDA NÚM. 242

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 16. Tasa de la pesca fresca (T-4). Apartado 2.a). Último párrafo

De modificación.

Se corrige sintácticamente el último párrafo del apartado 2.a), quedando como sigue:

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

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica.

ENMIENDA NÚM. 243**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 16. Tasa de la pesca fresca (T-4). Apartado 3

De modificación.

Se corrige el texto del apartado 3, quedando como sigue:

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

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica.

2.º A la pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre: el 1,8 por ciento del valor de la base.

b) Sin uso de lonja:

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

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

c) Con utilización de lonja concesionada o autorizada:

1.º A la pesca descargada por vía marítima: el 0,4 por ciento del valor de la base.

2.º A la pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre: el 0,3 por ciento del valor de la base.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se contribuye al sostenimiento del sector pesquero, reduciendo el gravamen que se aplica por la tasa de la pesca fresca en los casos de utilización de lonja.

ENMIENDA NÚM. 245**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

ENMIENDA NÚM. 244**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 16. Tasa de la pesca fresca (T-4). Apartado 5

De modificación.

Se reduce el tipo de gravamen de la tasa de la pesca fresca en un 12%, en los casos de utilización de lonja, quedando los valores del siguiente tenor:

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

[...]

5. El tipo de gravamen será el siguiente:

a) Con utilización de lonja no concesionada o autorizada:

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

Al artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Apartado 1. Primer párrafo

De modificación.

Se corrige el primer párrafo del apartado 1 quedando como sigue:

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

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los buques y embarcaciones deportivas o de recreo, independientemente de sus dimensiones, de las aguas de la zona de servicio del puerto, de las redes y tomas de servicios y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado, así como la estancia en éste. Constituye también hecho imponible ...

No está sujeta a esta tasa la utilización de instalaciones para la varada o puesta en seco de la embarcación, ni de maquinaria, equipos de manipulación y elementos

mecánicos móviles necesarios para las operaciones de puesta a flote o puesta en seco o varada de las embarcaciones, que se encontrará sujeta, en su caso, a la correspondiente tarifa.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se elimina la alusión a los 24 metros de eslora para resaltar que lo que importa aquí es que éstos estén dedicados a fines deportivos o recreativos, independientemente de sus dimensiones. A su vez, se incluye en el hecho imponible la disponibilidad de tornas de agua y de electricidad, ya que específicamente este concepto está diferenciado en la tasa.

Por otra parte, al igual que en los otros tipos de tasas de utilización, se propone eliminar el adjetivo de instalaciones fijas del hecho imponible ya que un muelle (por ejemplo), también puede ser flotante.

Por último, debe precisarse que los equipos e instalaciones de puesta a flote de las embarcaciones o la estancia en seco de las mismas no están sujetos a esta tasa.

ENMIENDA NÚM. 246

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Apartado 4.a)

De modificación.

Se corrige el epígrafe a) del apartado 4 quedando como sigue:

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

[...]

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

a) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas ni autorizadas situadas totalmente en la zona 1 o interior de las aguas portuarias, la cuota íntegra de la tasa será el resultado de sumar los siguientes conceptos:

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica para que los apartados siguientes sean de mejor comprensión.

ENMIENDA NÚM. 247

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Apartado 4.a).1.º)

De modificación.

Se corrige el epígrafe a) 1.º) del apartado 4 quedando como sigue:

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

[...]

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

1.º) Por el acceso y estancia de las embarcaciones en el puesto de atraque o de fondeo, la cuota será la cantidad, resultante del producto de la superficie ocupada por el buque o la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia, completos o fracción, por la cuantía básica E y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente:

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica en coherencia con la enmienda presentada para el artículo 17.4.a) y con la redacción del apartado b). Además es redundante incluir expresado en euros, ya que la cuantía básica se expresa en euros.

ENMIENDA NÚM. 248

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Apartado 4.a).1.º Tabla

De modificación.

Se modifica la tabla del apartado 4.a), quedando como sigue:

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

[...]

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

[...]

Tipo de atraque o de fondeo	Coefficiente
Atracadas de punta a pantalán y muerto, boya o ancla	1,00
Atracada de punta a pantalán con instalación de pantalán lateral	2,00
Atracada de costado a muelle o pantalán.	3,00
Abarloadas a otra atracada de costado a muelle o pantalán u a otra abarloada.	0,50
Fondeadas con amarre a muerto, boya o punto fijo	0,60
Fondeadas con amarre mediante medios propios	0,40

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica en el que se diferencia por tipo de atraque y no por tipo de embarcación. También se sustituye el anglicismo «finger» por el de «pantalón auxiliar». Asimismo se incluye el caso de las embarcaciones abarloadas.

ENMIENDA NÚM. 249

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Apartado 4.a).1.º) último párrafo

De modificación.

Se modifica el último párrafo del apartado 4.a) 1.º), quedando como sigue:

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

[...]

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

En las zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, los coeficientes serán el 50 por ciento de los señalados en el cuadro anterior.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se amplía la posibilidad de aplicar la reducción del 50% a las embarcaciones deportivas más reducidas (calados por debajo de dos metros) y sin hacer referencia a las esloras, con lo que se favorece a las clases de rentas más bajas.

ENMIENDA NÚM. 250

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Apartado 4.a).2.º)

De modificación.

Se modifica el apartado 4.a) 2.º), quedando como sigue:

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

[...]

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

2.º) Por disponibilidad de servicios, la cuota íntegra de la tasa será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada por el buque o la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia completos o fracción, por el valor de la cuantía básica (E) y por los siguientes coeficientes:

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección en coherencia con la redacción dada al apartado a).

ENMIENDA NÚM. 251

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Apartado 4.b). Primer párrafo

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del apartado 4.b), quedando como sigue:

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

[...]

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

[...]

b) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en régimen de concesión o autorización situadas totalmente en la zona I o interior de las aguas portuarias, con espacio de agua también otorgado en concesión o autorización, la cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección en coherencia con la redacción dada al apartado a). Es conveniente señalar que los coeficientes que se dan son cuando el espacio de agua también está otorgado en concesión o autorización.



ENMIENDA NÚM. 252

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Apartado 4.b). Segundo párrafo

De modificación.

Se modifica el segundo párrafo del apartado 4.b), quedando como sigue:

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

[...]

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

Por el acceso, y en su caso, estancia de las embarcaciones, en el puesto de atraque o fondeo, la cuota será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada por la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia, completos o fracción de los mismos, por la cuantía básica (E) y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente:

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección en coherencia con la redacción dada a la enmienda presentada para el artículo 17.4.b) y con la redacción del apartado a).



ENMIENDA NÚM. 253

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Apartado 4.b). Tabla

De modificación.

Se modifica la tabla del apartado 4.b), quedando como sigue:

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

[...]

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

Embarcación	Coeficientes	
	General	Embarcación a vela con eslora no superior a 12 m
Embarcaciones transeúntes o de paso	0,39	0,15
[...]		
Embarcaciones que tienen su base en el puerto	0,32	0,10

[...]»

JUSTIFICACIÓN

La aplicación de los coeficientes previstos en el actual proyecto de Ley pondría en tela de juicio la contribución al principio de equivalencia al coste de esta tasa, principalmente en puertos con una intensa actividad náutico-deportiva. Por tanto, se revisan al alza los valores de los coeficientes a fin de preservar dicho principio. Simultáneamente se propone hacer menos gravosa la tasa para embarcaciones a vela con esloras no superiores a 12 m con el objeto de incentivar la práctica del deporte de la vela por parte de los clubes náuticos y demás concesionarios de instalaciones deportivas y de recreo.

ENMIENDA NÚM. 254

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Apartado 4.b). Penúltimo párrafo

De modificación.

Se modifica el penúltimo párrafo del apartado 4.b), quedando como sigue:

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

[...]

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

[...]

En las zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, los coeficientes serán el 50 por ciento de las señaladas en el párrafo anterior.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se amplía la posibilidad de aplicar la reducción del 50% a las embarcaciones deportivas más reducidas (calados por debajo de dos metros) y sin hacer referencia a las esloras, con lo que se favorece a las clases de rentas más bajas.

ENMIENDA NÚM. 255

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Apartado 4.c)

De modificación.

Se modifica el apartado 4.c), quedando como sigue:

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

[...]

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

[...]

c) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas situadas total o parcialmente en Zona II, cuando el buque o la embarcación ocupe la zona I, la cuota de la tasa será la prevista en las letras a) y b), según corresponda. Si, por el contrario, ocupa la zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota de la tasa será el 30 por ciento de la prevista en las letras a) 1.º y b) anteriores para la zona I, y el 100 por ciento de la cuota de la tasa prevista en la letra a) 2.º anterior para la zona I, según corresponda.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica en coherencia con la redacción propuesta para los apartados a) y b) y con el objeto de cubrir todos los casos posibles, al haber dársenas deportivas que se extienden por ambas zonas.

Se mantiene la reducción del 30 por 100 actual para embarcaciones que se sitúen en zona II respecto a las tasas correspondientes a la zona 1.

ENMIENDA NÚM. 256

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Apartado 5

De modificación.

Se modifica el apartado 5, quedando como sigue:

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

[...]

5. La superficie ocupada por el buque o la embarcación será el resultado del producto de la eslora total de la misma por su manga.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Correcciones técnicas en coherencia con enmiendas anteriores, en particular las propuestas para los artículos 17.4.a) 10, a) 2.º y b), que incorpora las unidades con las que se debe medir la superficie ocupada por la embarcación en la fórmula general con el objeto de consolidar en un único párrafo todos los elementos que definen la cuota íntegra de la T-5.

ENMIENDA NÚM. 257

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Apartados 7 y 8

De modificación.

Se suprime el apartado 7 que se incorpora al 8, el cual se modifica tal y como sigue:

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

[...]

7. En las dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización el pago de la tasa será exigible por adelantado y en los plazos que figuren en las cláusulas de la concesión o autorización, que no podrán ser superiores a un año, y podrá exigirse en régimen de estimación simplificada salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. En éste régimen, la cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización, teniendo en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Para ello, los titulares de dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización deberán suministrar a las Autoridades Portuarias la información que le sea requerida y los datos precisos para la liquidación de esta tasa. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 25 por 100 en el importe de la cuota tributaria.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Por criterios de mayor ordenación lógica, se suprime el apartado 7, por lo que el punto 8 se renumera como 7. Por otra parte se introduce como mejora técnica el antiguo punto 7 en este punto. Además de forma equivalente con el pago de la tasa de ocupación, se admite que las cláusulas de la concesión o autorización fijen los plazos de abono de la tasa. Esto favorece la tesorería de los titulares de las concesiones.

Por último, se eleva de un 20 a un 25% la bonificación correspondiente para tener en cuenta, por un lado, la eliminación de una bonificación del 10% por domiciliación bancaria y, por otro lado, las necesidades del sector.

ENMIENDA NÚM. 258

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Apartado 9

De modificación.

Se modifica el apartado 9, como sigue:

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

[...]

8. A los efectos de lo establecido en este artículo, son buques o embarcaciones que tienen su base en el puerto aquellas que tienen autorizada la estancia en el puerto por período igual o superior a seis meses.

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

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

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Correcciones técnicas.

ENMIENDA NÚM. 259

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Apartado 10

De modificación.

Se modifica el apartado 10 que se reenumera como apartado 9, como sigue:

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

[...]

9. El valor de la cuantía básica de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (E) se establece para todas la Autoridades Portuarias en 0,13 €, El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios y sectoriales, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del sector turístico y en particular del sector náutico y de recreo.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se establece una cuantía básica de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo con un valor único para todas las Autoridades Portuarias. El valor de 0,13 euros se basa en los valores íntegros que hoy tiene esta tasa.

ENMIENDA NÚM. 260

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6). Apartado 1. Primer párrafo

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del apartado 1, quedando como sigue:

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

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización de las zonas de tránsito, especialmente habilitadas como tales por la Autoridad Portuaria, y excepcionalmente de las zonas de maniobra, por las mercancías y elementos de transporte por un período superior a:

— en operaciones de entrada o de salida marítima, así como de tránsito marítimo y tráfico interior: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto o de su desembarque, según corresponda, para aquellas mercancías y elementos de transporte en la que los elementos rodantes que las transportan hayan formado o vayan a formar parte del transporte marítimo, y 48 horas en los casos restantes.

— en las operaciones de tránsito terrestre: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto.

También estarán sujetos a esta tasa los materiales, maquinarias o equipamientos debidamente autorizados por la Autoridad Portuaria que, no teniendo la consideración de mercancías o elementos de transporte, permanezcan en la zona de servicio del puerto en períodos continuados superiores a 24 horas.

Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titulari-

dad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se procura hacer coherentes los contenidos de este artículo con los del artículo 15.1. y cubrir toda la casuística posible. Así por ejemplo, el Proyecto de Ley no parece tomar en consideración el tránsito terrestre.

Además, los materiales, maquinaria o equipamiento que no tienen la consideración de mercancías deben tener un tratamiento diferenciado al de las mercancías, ya que no realizan operaciones portuarias. Debe incluirse una referencia a los mismos al objeto de que su sujeción a una tasa favorezca una mejor gestión del dominio público portuario, evitando que el puerto se convierta en un depósito permanente de materiales inservibles. Se pone el límite en 24 horas con el objeto de flexibilizar los anteriores principios con no dificultar el desarrollo de la normal actividad del puerto.

A su vez, como el apartado 5 de este artículo introduce la posibilidad excepcional de depósito temporal de las mercancías en las zonas de maniobra, por legalidad, la utilización de la zona de maniobra debe también incluirse en el hecho imponible.

ENMIENDA NÚM. 261

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6). Apartado 1. Segundo párrafo

De modificación.

Se modifica el segundo párrafo del apartado 1, quedando como sigue:

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

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización de las zonas de tránsito,...

[...]

A los efectos de esta tasa, se entiende por zona o zonas de tránsito aquellas especialmente habilitadas al efecto por la Autoridad Portuaria con el objeto de servir de espacio de almacenamiento o depósito temporal de mercancías y elementos de transporte de manera que se compatibilicen con eficiencia las distintas operaciones portuarias. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria delimitará la zona o zonas de tránsito del puerto o puertos que gestione, de conformidad con lo previsto a estos efectos en el Reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se generalizan las razones de la existencia de la zona de tránsito. Hay muchas otras operaciones en los puertos no asociadas directamente con la carga y descarga del buque y con la transferencia modal y su capacidad de entrada o evacuación de las mercancías., tales como operaciones de control aduanero, sanitario o de seguridad, operaciones de valor añadido, etc. Por dichas razones se propone como enmienda una definición menos rígida para la zona de tránsito.

ENMIENDA NÚM. 262

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6). Apartado 2

De modificación.

Se modifica el apartado 2, quedando como sigue:

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

[...]

2. Será sujeto pasivo contribuyente el propietario de la mercancía, elemento de transporte, material, maquinaria o equipamiento.

Cuando la mercancía y los elementos de transporte se encuentren consignados serán sujetos pasivos sustitutos el consignatario, transitario u operador logístico representante de la mercancía,

El sustituto designado en este precepto quedará obligado al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la

tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los sujetos pasivos contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya podido incurrir el sustituto.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se eliminan de la consideración de sujetos pasivos sustitutos a la compañía estibadora y al consignatario del buque, El período de estancia de la mercancía en puerto y, particularmente su levante es depende directamente del propietario de la mercancía o del operador logístico correspondiente. Las funciones de la compañía estibadora que no disponga de una concesión se limita a la carga y la descarga y a su depósito en la zona de tránsito.

ENMIENDA NÚM. 263

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6). Apartado 3

De modificación.

Se modifica el apartado 3, quedando como sigue:

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

[...]

3. Esta tasa se devengará cuando las mercancías y los elementos de transporte superen los tiempos máximos de utilización de la zona de tránsito asociados con el pago de la tasa de la mercancía.

En el caso de materiales, maquinarias o equipamientos que no tengan la consideración de mercancías o elementos de transporte, la tasa se devengará una vez transcurrido el período de 24 horas de permanencia en la zona de servicio del puerto.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con las enmiendas propuestas al artículo 18.1.

ENMIENDA NÚM. 264

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito(T-6). Apartado 4. Primer párrafo

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del apartado 4, quedando como sigue:

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

[...]

4. La cuota íntegra de la tasa será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia, completos o fracción, por la cuantía básica (T) y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente, en función de la duración de la ocupación:

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica para dotar de criterios homogéneos con el resto de tasas. Además es redundante incluir expresado en euros, ya que la cuantía básica se expresa en euros.

ENMIENDA NÚM. 265

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito(T-6). Apartado 4. Penúltimo y último párrafo

De modificación.

Se suprime el penúltimo párrafo y se modifica el último párrafo.

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

[...]

4. La cuota íntegra de la tasa será...

[...]

Como superficie ocupada se adoptará la menor superficie rectangular, que contenga a la mercancía, elemento de transporte, material, maquinaria o equipamiento depositado.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se eliminan redundancias y grados de libertad en el cálculo de la superficie, que podrían dar lugar a situaciones discriminatorias.

ENMIENDA NÚM. 266

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito(T-6). Apartado 5

De adición.

Se suprime el penúltimo párrafo y se modifica el último párrafo.

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

[...]

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

A los efectos de esta tasa, se entiende como zona de maniobra el área más próxima a la línea de atraque en la que se desarrollan las operaciones de carga y descarga del buque de mercancías y elementos de transporte o de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria delimitará la zona o zonas de maniobra del puerto o puertos que gestione, de conformidad con lo previsto a estos efectos en el reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Por seguridad jurídica la Ley debe definir la zona de maniobra de igual forma que lo hace para las zonas de tránsito.

ENMIENDA NÚM. 267

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6). Apartado 6

De sustitución.

Se sustituye el texto del apartado 6 por uno nuevo.

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

[...]

6. El valor de la cuantía básica de la tasa por utilización de la zona de tránsito (T) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 0,11 E. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se establece una cuantía básica de la tasa por utilización especial de la zona de tránsito con un valor único para todas las Autoridades Portuarias. El valor de 0,11 euros se basa en los valores íntegros que hoy podría tener esta tasa.

ENMIENDA NÚM. 268

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6). Apartado 7

De modificación.

Se modifica el texto del apartado 7, quedando como sigue:

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

[...]

7. Por razones justificadas de interés general, la Autoridad Portuaria podrá exigir la retirada de las mercancías u otros elementos depositados en las zonas de tránsito y maniobra, señalando plazo suficiente para realizarla. En caso de incumplimiento, la Autoridad Portuaria podrá imponer multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario, de un 20 por ciento de la cuota de la tasa por utilización de la zona de tránsito por cada día o fracción de retraso a partir de la fecha límite señalada por la Autoridad Portuaria para la total retirada. Si después de cinco días desde el primer aviso la mercancía continúa sin ser retirada, la Autoridad Portuaria podrá retirarla o removerla a cargo del sujeto pasivo de dicha tasa, sin perjuicio de la multa que le corresponda por los días de retraso y de las tasas o tarifas que conlleve la nueva ubicación. En el caso de mercancías u otros elementos declarados como abandonados, una vez concluido el proceso de subasta, la Autoridad Portuaria tendrá prioridad en el cobro de las tasas y, en su caso, de las multas y tarifas que le corresponden generadas por dicha mercancía.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se objetivan las razones por las cuales se puede exigir la retirada de las mercancías depositadas en las zonas de tránsito. Al abonar una tasa en función de los días de depósito son derechos del usuario que únicamente pueden ser conculcados por razones justificadas de interés general. Ya que se aducen razones de interés general, es conveniente introducir la posibilidad de que pueda ser retirada por la Autoridad Portuaria a costa del sujeto pasivo.

ENMIENDA NÚM. 269

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6). Apartado 8

De modificación.

Se modifica el texto del apartado 8, quedando como sigue:

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

[...]

8. Estarán exentos de esta tasa los titulares de concesiones o autorizaciones de ocupación de dominio público portuario por la estancia de mercancías, elementos de transporte, materiales, maquinaria o equipamientos en los espacios que formen parte de dichas concesiones o autorizaciones, por los que se devenga la correspondiente tasa de ocupación.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Por la estructura de esta tasa, conviene no limitar la exención de esta tasa únicamente a los concesionarios de las terminales de manipulación para las mercancías depositadas en sus concesiones. Por igualdad de tratamiento jurídico, debe extenderse a todos los titulares de dominio público otorgado en concesión cuando se depositen las mercancías u otros elementos en el dominio público concesionado. Por otra parte hay muchos tipos de terminales.

ENMIENDA NÚM. 270

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 19. Bonificaciones

De modificación.

Se introduce una nueva sección 5.º de Ley inmediatamente antes del artículo 19 y se modifica el título de dicho artículo, quedando como sigue:

«Sección 5.ª Bonificaciones de las tasas de actividad y de utilización»

«Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas propuestas a los artículos precedentes, es conveniente aclarar que las bonificaciones que se incluyen en este artículo se refie-

ren exclusivamente a las tasas actividad y de utilización. Las bonificaciones de la tasa de ocupación se sitúan en el artículo correspondiente. Se propone introducir una sección nueva dado que no se pueden introducir las bonificaciones de las tasas de actividad y utilización en una Sección 4.^a dedicada únicamente a las tasas de utilización.

ENMIENDA NÚM. 271

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 19. Bonificaciones. Apartado 1.a)

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 19, quedando como sigue:

«Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

1. Para incentivar mejores prácticas medioambientales, la Autoridad Portuaria aplicará las siguientes bonificaciones:

a) Cuando los buques acrediten el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales 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 Internacional Accreditation Forum, El cumplimiento del Convenio suscrito se acreditará por parte de la Autoridad Portuaria.»

JUSTIFICACIÓN

Con el fin de contribuir al principio de sostenibilidad, se eleva la bonificación por concepto ambiental a la tasa del buque desde un 3% hasta un 5%. Además se simplifica los criterios para la aplicación de la bonificación para hacerla mucho más efectiva.

ENMIENDA NÚM. 272

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización. Apartado 1.b)

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 1.b. y la adición de un nuevo epígrafe c) al artículo 19 con la siguiente redacción:

«Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

[...]

Cuando el titular de una autorización para prestar el servicio portuario de manipulación de mercancías, o el titular de la concesión o autorización de una terminal de manipulación de mercancías 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 gráneles sólidos o líquidos: 20%.

c) Cuando el titular de una concesión o autorización realice actividades pesqueras, náutico-deportivas o de construcción, reparación, transformación o desguace de buques, se aplicará una bonificación del 15 por ciento a la cuota íntegra de la tasa de actividad.

De acuerdo con lo mencionado anteriormente en los apartados b) y c), los requisitos que debe cumplir el titular de la autorización o concesión, en su caso, serán los siguientes:

1.º) Tener suscrito un Convenio con la Autoridad Portuaria en materia de buenas prácticas ambientales. Dicho Convenio deberá contemplar un conjunto de instrucciones técnicas y operativas cuyo cumplimiento

pueda ser verificado mediante un sistema de gestión medioambiental, basado en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por Puertos del Estado, cuyo alcance comprenda la totalidad de los tráficos manipulados.

2.º) Estar inscrito en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental (EMAS) o tener implantado un sistema de gestión ambiental basado en UNE-EN-150-14001 certificada por una entidad acreditada a tal efecto por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), y cuyo alcance comprenda todos aquellos servicios relacionados con la actividad objeto de autorización o concesión.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mediante esta enmienda se estimulan las buenas prácticas ambientales en la actividad de manipulación de carga, haciendo especial incidencia en el tráfico de graneles, tanto líquidos como sólidos, cuya manipulación lleva implícito mayores riesgos ambientales y por tanto, su control a través de un sistema de gestión ambiental exige mayores costes. También se incorporan como susceptibles de recibir esta bonificación las actividades pesqueras, náutico-deportivas y de reparación de buques.

Por otro lado, con el incremento del límite hasta el 20% (aunque solamente referido al tráfico de mercancía a granel), el cómputo global de bonificaciones por concepto medio ambiental se equipara al que ahora existe sobre la tasa de ocupación para los casos que realmente han de bonificarse.

ENMIENDA NÚM. 273

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 19. Bonificaciones. Apartado 2.a)

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 2.a) del artículo 19 quedando como sigue:

«Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

[...]

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

a) Cuando la compañía naviera o, en su caso de embarcaciones pesqueras, el armador tenga en vigor una certificación de servicios cuyo alcance comprenda todas las operaciones del buque en puerto, basada en los referenciales de calidad del servicio aprobados por Puertos del Estado o, en su caso, en los referenciales específicos aprobados en su desarrollo por la Autoridad Portuaria a la cuota de la tasa del buque se le aplicará una bonificación de un 5 por ciento.

La certificación de servicios debe estar emitida por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la norma UNE-EN-45011 o aquella que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión cumpla los requisitos de la misma.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mediante esta enmienda se pretende concretar la forma de acreditar la calidad por parte del sujeto pasivo de la tasa del buque y elevar la bonificación a efectos de reforzar la necesidad de contribuir a la mejora de la calidad en las operaciones portuarias dependientes del buque.

ENMIENDA NÚM. 274

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 19. Bonificaciones. Apartado 2.b)

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 2.b. del artículo 19 elevando el límite de bonificación sobre las tasas de actividad en concepto de calidad, pasando del 10 al 15%:

«Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

[...]

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

b) Cuando el prestador de un servicio portuario o el titular de la concesión o autorización de una terminal marítima de mercancías o de una estación marítima, tenga en vigor una certificación de servicio, basada en los referenciales de calidad del servicio aprobados por Puertos del Estado o, en su caso, de los referenciales específicos aprobados en su desarrollo por la Autoridad Portuaria, emitida por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la Norma UNE-EN 45011, a la cuota de la tasa de actividad se aplicará una bonificación del 15 por ciento.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Mediante esta enmienda se incrementa el estímulo a las buenas prácticas en materia de calidad, en línea con el objetivo de promover puertos cada vez más eficientes en el aprovechamiento del suelo y de las infraestructuras a la hora de manipular mercancía marítima. Por otra parte no se pueden emitir una certificación si no existe un referencial de servicios. Por dicha razón se incluye en el apartado b). A su vez se amplía la bonificación a todos los prestadores de servicios portuarios técnico-náuticos (remolque, practicaje, amarre), los cuales tienen una gran incidencia en los niveles de calidad del puerto.

ENMIENDA NÚM. 275

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 19. Bonificaciones. se introduce un nuevo apartado 2.c)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado 2.c) del artículo 19 con el objeto de favorecer la eficiencia en la prestación de servicios portuarios, así como la implantación de nuevas tecnologías y la inversión en nuevos equipos que mejoren la productividad del servicio de manipulación de mercancías.

«Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

[...]

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

c) Cuando el titular de una licencia del servicio de manipulación de mercancías, o el concesionario o autorizado cuyo objeto concesional sea una terminal de mercancías, supere por encima del 30 % los niveles mínimos de productividad establecidos en los pliegos de prescripciones particulares del servicio, a la cuota de la tasa de actividad se aplicará una bonificación de igual valor que el porcentaje de aumento de la productividad con respecto al valor citado, con un valor máximo del 50%. La liquidación de esta bonificación se realizará al final del ejercicio, cuando se liquide la tasa de actividad conforme a lo previsto en el apartado 6 del artículo 11, considerando para su cálculo los valores medios de productividad del ejercicio.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Esta bonificación pretende incrementar la eficiencia en la prestación de los servicios portuarios de manipulación, admitiendo bonificaciones cuando se superen significativamente los niveles mínimos de productividad establecidos en los pliegos de prescripciones particulares del servicio. A su vez supone un acicate para que los operadores inviertan en nuevas tecnologías, equipos y procesos que mejoren la productividad de la operativa portuaria, y en consecuencia la productividad de las terminales.

ENMIENDA NÚM. 276

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Artículo 19. Bonificaciones. Apartado 3

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 3 del artículo 19 en fa que se incorporan una serie de correcciones en los tráficos susceptibles de bonificación y se eleva el límite máximo de la bonificación hasta el 20% de la recaudación media anual por las tasas del buque, del pasaje y la mercancía en los dos ejercicios anteriores:

«Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

[...]

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 correspondientes al tráfico o servicio marítimo considerado, y/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,

Estas bonificaciones serán aplicables a un sujeto pasivo siempre que se superen los tráficos mínimos que, en su caso, se hayan establecido en el título habilitante de la ocupación de dominio público.

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 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 7.a) 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 su recaudación media 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.»

JUSTIFICACIÓN

La presente enmienda flexibiliza la aplicación de la bonificación para incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos con el objeto de preservar el margen de actuación de cada Autoridad Portuaria. En este momento de crisis esta bonificación se ha demostrado de gran utilidad para adaptarse a las condiciones de los mercados. Cualquier rigidización de la misma va en detrimento de la competitividad de los puertos, que necesitan flexibilidad y rapidez en la toma de decisiones.

Además, se incrementa el límite de la bonificación hasta el 20% de la recaudación media anual por las tasas del buque, del pasaje y la mercancía en el último ejercicio, a fin de que este tipo de bonificación tenga mayor alcance, habida cuenta del impacto que tiene el conjunto de los tráficos portuarios señalados, sobre una economía que se halla en permanente cambio.

ENMIENDA NÚM. 277

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista**

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 19. Bonificaciones. Nuevo apartado 4

De adición.

Se propone incorporar una bonificación a la tasa al buque y a la mercancía nueva dirigida al tráfico de contenedores en tránsito marítimo internacional.

«Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

[...]

4. Para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma logística internacional, podrán aplicarse las siguientes bonificaciones a la cuota de las tasas del buque y de la mercancía:

A la tasa del buque cuando el buque atraque en una terminal de contenedores en régimen de concesión o autorización.

A la tasa de la mercancía, para mercancías de entrada o salida marítima o en tránsito marítimo en una terminal de contenedores en régimen de concesión o autorización.

En función de la proporción de contenedores en régimen de tránsito marítimo (t), respecto del total del tráfico de contenedores en la terminal, registrado en el último ejercicio anterior al año en que se acuerda el Plan de Empresa, estas bonificaciones no podrán ser superiores a los porcentajes que se indican:

<u>Proporción de tránsito (t)</u>	<u>Bonificación</u>
0 < t < 25%	40%
25% < t < 50%	50%
t > 50%	60%

En el caso de inicio de actividad de la terminal, para el primer ejercicio se considerarán las estimaciones razonables de tráficos, aceptadas por la Autoridad Portuaria.

Estas bonificaciones serán aplicables a un sujeto pasivo siempre que se superen los tráficos mínimos que, en su caso, se hayan establecido en el título habilitante de la ocupación de dominio público.

A propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el Plan de Empresa acordará de forma motivada 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 de tránsito de contenedores, así como la situación de este mercado y la posición competitiva del puerto respecto al mismo. La bonificación aprobada será de aplicación a todas las terminales de contenedores del puerto en régimen de concesión o autorización.

En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá el valor de la bonificación para cada una de las tasas y, en su caso, las condiciones de aplicación.

Para el cálculo de la bonificación a aplicar se estará a lo dispuesto en el artículo 7.a) de esta ley.

Esta bonificación es incompatible con las que puedan establecerse para el mismo tipo de tráfico con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 de este artículo.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se defiende el papel que los puertos españoles juegan en el transporte y la logística marítima internacional, dada su proximidad a las grandes rutas de tráfico marítimo de contenedores. En particular, se defiende el desarrollo de terminales con un porcentaje apreciable de tránsito de contenedores en España, dado el valor

añadido que generan, fundamentalmente en términos de empleo, en el entorno de los puertos.

Se promueve también la especialización de las terminales portuarias de contenedores mediante el incremento progresivo del límite de la bonificación a medida que el porcentaje de la actividad de tránsito crece.

Además este tipo de tráfico es el que sufre en mayor medida la competencia directa de puertos extracomunitarios o puertos con excepciones en la aplicación de la legislación comunitaria.

ENMIENDA NÚM. 278

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 19. Bonificaciones. Nuevo apartado 5.5

De adición.

Se propone incorporar una bonificación a la tasa al buque, al pasaje y la mercancía nueva que cubra la condición de insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad de las Islas Canarias, de las islas Baleares, de Ceuta y de Melilla.

«Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

5. Para tener en cuenta la condición de insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad de las Islas Canarias, se aplicarán las siguientes bonificaciones a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, en los puertos de interés general del archipiélago Canario y Balear, así como en los puertos de Ceuta y Melilla, para todos aquéllos servicios marítimos que unan estos puertos con otros puertos, salvo los situados en el mismo archipiélago:

A la tasa del buque: 40 por ciento. Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración cuando sea de aplicación la cuantía básica S y no es compatible con el coeficiente reductor de la tasa del buque del apartado 4.1.8.^a) del artículo 13.

A la tasa del pasaje: 60 por ciento. Esta bonificación únicamente es aplicable en los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje, no siendo compatible con el coeficiente reductor de la tasa del pasaje del apartado 4.d) del artículo 14.

A la tasa de la mercancía: 40 por ciento. Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración en los supuestos de mercancía en régimen de entrada o salida marítima, no siendo compatible con los coeficientes reductores de la tasa de la mercancía del apartado 5.b) del artículo 15.»

JUSTIFICACIÓN

Se incorpora al texto de ley la condición de ultraperifericidad de las Islas Canarias, la condición de insularidad de las islas Baleares y la de situación de especial aislamiento de Ceuta y Melilla con el fin de mantener las bonificaciones a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía actualmente vigentes. De esta forma, estas bonificaciones salvan las objeciones comunitarias de que no se puede discriminar las tasas portuarias en función del puerto de origen o destino por estar en contra de la legislación comunitaria y de la legislación marítima internacional, ya que la bonificación se aplica a las mercancías de entrada marítima sin depender del puerto de origen y a las mercancías de salida marítima sin depender del puerto de destino. Por dicha razón las bonificaciones son no sólo aplicables a las islas canarias al abrigo de la condición de ultraperifericidad sino también a las islas Baleares y a Ceuta y Melilla. Además concentra las bonificaciones en los supuestos que favorecen la economía y la cohesión territorial de los territorios.

ENMIENDA NÚM. 279

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 19. Bonificaciones. Nuevo apartado 6

De adición.

Se propone incorporar una bonificación a la tasa de actividad cuando se incremente la relación laboral común por encima del mínimo establecido, del siguiente tenor:

«Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

[...]

6. A la empresa titular de una licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercan-

cías que incrementa el porcentaje de trabajadores contratados en régimen laboral común de forma continuada, por encima del mínimo establecido, se le aplicará una bonificación en la cuota íntegra en la tasa de actividad que será la resultante de la siguiente fórmula:

$$b = (213) (RLC - RLC \text{ mínima})$$

donde:

b es la bonificación a aplicar en tanto por ciento

RLC es la relación laboral común real, en tanto por ciento.

RLC mínima es la relación laboral común mínima establecida, en tanto por ciento.

Para mantener la bonificación o aumentarla debe acreditarse de forma fehaciente el cumplimiento de los porcentajes citados, medidos en términos de actividad desarrollada y con cómputo interanual.»

JUSTIFICACIÓN

Se incentiva el que las empresas con licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías incrementen el personal en régimen laboral común, por encima del mínimo establecido.

ENMIENDA NÚM. 280

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 19. Bonificaciones. Renumerar como 7 el apartado 4 anterior a las enmiendas

De modificación.

Se propone reenumerar como

«Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

[...]

7. Las bonificaciones a la tasa del buque reguladas en los apartados 1 y 2 de este artículo no serán aplicables a los supuestos previstos en el artículo 13, apartado 4.1.5.º»

JUSTIFICACIÓN

La reenumeración corresponde por la inclusión de apartados intermedios en el mismo artículo.

ENMIENDA NÚM. 281

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la Sección 5.º Tasa de ayudas a la navegación.
Denominación

De modificación.

Se modifica el número de la sección 5.ª por el de sección 6a al haberse propuesto la introducción de una sección intermedia:

«Sección 6.º Tasa de ayudas a la navegación»

JUSTIFICACIÓN

Se modifica el número de la sección 5.ª por el de sección 6.ª al haberse propuesto la introducción de una sección intermedia.

ENMIENDA NÚM. 282

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación. Apartado 2.2.º párrafo

De modificación.

Se modifica el texto del segundo párrafo del apartado 2, quedando del siguiente tenor:

«Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

[...]

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

Si el buque se encuentra consignado, será sujeto pasivo sustituto del contribuyente el consignatario del buque o embarcación, y en puertos, dársenas, muelles, pantalanos y otras instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización, el concesionario o autorizado, Todos los sustitutos designados en este apartado quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirigirá en primer lugar al concesionario o autorizado. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se mantienen para esta tasa los mismos sujetos pasivos que la tasa del buque y que los de la tasa de embarcaciones deportivas y de recreo en su caso, Por tanto, como en el caso de la tasa del buque, tanto el consignatario como, en su caso, el titular de la concesión o autorización de un puerto, dársena, muelle, pantalán, instalación de atraque o instalación deportiva deben ser ambos sujetos pasivos sustitutos, independientemente de que, en su caso, la Autoridad Portuaria deba dirigirse primero al concesionario. Por dichas razones se propone que sean sustitutos de esta tasa también los que tienen muelles y pantalanos en concesión de igual forma que en el caso de la tasa del buque.

ENMIENDA NÚM. 283

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación. Apartado 4 a)

De modificación.

Se modifica el epígrafe a) del apartado 4, quedando del siguiente tenor:

«Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

[...]

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

a) A los buques mercantes, así como a los pesqueros congeladores y, en general, a aquellos buques a los que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque: la resultante del producto del número de GT del buque, con un mínimo de 100 GT, por la cuantía básica (A) y por el coeficiente 0,035 en las tres primeras escalas de cada año natural en un puerto español.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se propone mantener el esquema adoptado para las tasas de utilización, definiendo una cuantía básica de esta tasa. Este mecanismo posibilita cambiar la tasa en la Ley PGE en función de la evolución de los costes del servicio, modificando únicamente su cuantía básica. Las cuantías de la tasa no se alteran significativamente respecto al Proyecto de Ley, que son los mismos que los previstos en la legislación vigente.

ENMIENDA NÚM. 284

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación. Apartado 4.b), c), d) y e)

De modificación.

Se modifican los epígrafes b), c), d) y e) del apartado 4, quedando del siguiente tenor:

«Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

[...]

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

[...]

b) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de altura o gran altura:

b1) En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto del número de GT del buque o embarcación por la cuantía básica (A) en cada año natural.

b2) En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con b1), con validez para un período de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.

c) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de bajura o litoral:

c1) En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto del número de GT del buque o embarcación por la cuantía básica (A) por el coeficiente 50 en cada año natural.

c2) En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con c1), con validez para un período de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.

d) A los buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a siete metros, que deban estar provistas de licencia de navegación o rol de despacho o dotación de buques:

d1) En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de la cuantía básica (A) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 16.

d2) En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con di), con validez para un período de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.

e) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a siete metros, que deban estar provistas de licencia de navegación, o rol de despacho o dotación de buques:

e1) En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de la cuantía básica (A) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 40, en una sola vez y validez indefinida.

e2) En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con e1), con validez para un período de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Son enmiendas que resultan de mantener la debida coherencia con la enmienda al artículo 20.4.a). Se separa las embarcaciones que tienen base en un puerto español de la que no lo tienen, a efectos de esta tasa, cuidando la proporción entre las mismas.

ENMIENDA NÚM. 285

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación. Nuevo apartado 5

De adición.

Se introduce un nuevo apartado 5, con el siguiente texto:

«Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

[...]

5. El valor de la cuantía básica de las tasas de ayudas a la navegación (A) se establece en 0,25 E. El valor de la cuantía básica podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio de ayudas a la navegación en todo el litoral español.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con la propuesta para el artículo 20.4.a).

ENMIENDA NÚM. 286

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación. Apartado 5

De modificación.

Se cambia la numeración del apartado 5, pasando a ser el apartado 6 y se introducen modificaciones, quedando del siguiente tenor:

«Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

[...]

6. El pago de la tasa será exigible:

a) A los buques y embarcaciones incluidos en el párrafo a) del apartado 4: en las tres primeras escalas en el año natural en cada puerto español en el que entren, debiendo abonarse la cuantía de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentra situado el puerto,

b) A los buques y embarcaciones incluidos en los párrafos b), c) y d) del apartado 4:

b1) En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: una vez al año, debiendo abonarse la cuantía de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado su puerto base.

b2) En el caso de buques y embarcaciones que no tengan base en un puerto español: por períodos de 30 días, debiendo abonarse el importe de la tasa en las Autoridades Portuarias que tengan asignadas, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentren ubicados los puertos españoles en los que escalen en el año natural, hasta que se alcance el 100 por ciento de la tasa.

c) A las embarcaciones a que hace referencia el párrafo e) del apartado 4:

c1) En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: una única vez en el momento de su matriculación. El importe de la tasa se abonará en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el órgano competente para la matriculación de la embarcación.

c2) En el caso de embarcaciones que no tengan su base en un puerto español: por períodos de 30 días, debiendo abonarse el importe de la tasa en las Autoridades Portuarias que tengan asignadas, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentren ubicados los puertos españoles en los que escalen, hasta que se alcance el 100 por ciento de la tasa.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con la propuesta para el artículo 20.4.b) c) d) y e).

ENMIENDA NÚM. 287

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación. Apartado 6

De modificación.

Se cambia la numeración del apartado 6, pasando a ser el apartado 7, quedando del siguiente tenor:

«Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

[...]

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con las anteriores.

ENMIENDA NÚM. 288

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación. Apartado 7

De adición.

Se cambia la numeración pasando a ser el apartado 8 y se introduce una modificación.

«Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

[...]

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con las anteriores.

La tasa de ayudas a la navegación es una tasa que se recauda a nivel de sistema, no de Autoridad Portuaria, y cuya recaudación se reparte posteriormente entre las Autoridades Portuarias proporcionalmente al número de ayudas a la navegación que gestionan a través del Fondo de Compensación, el cual es administrado por Puertos del Estado. Por dicha razón, no es conveniente suprimir, respecto a la legislación vigente, que Puertos del Estado pueda convenir con las Comunidades Autónomas el cobro de esta tasa. Además que no hay razones para que los acuerdos que se alcancen con una Comunidad Autónoma no sean homogéneos para todos los puertos incluidos en su territorio y por tanto acordados a nivel superior al de Autoridad Portuaria.

ENMIENDA NÚM. 289

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación. Apartado 8.

De modificación.

Se cambia la numeración del apartado 8, pasando a ser el apartado 9 y se introduce una modificación.

«Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación,

[...]

9. La tasa será exigible por adelantado y podrá exigirse en régimen de estimación simplificada en 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...

[...]

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con las anteriores, en concreto con la del artículo 20.2.2.º párrafo.

ENMIENDA NÚM. 290**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Artículo 21. Tarifas por servicios comerciales prestados por las autoridades portuarias. Apartado 1.

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 21, quedando como sigue:

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

1. Las Autoridades Portuarias exigirán por los servicios comerciales que presten en régimen de concurrencia con entidades privadas, el pago de las correspondientes tarifas. Estas tarifas tendrán el carácter de precios privados y deberán contribuir a lograr el objetivo de autofinanciación, evitar prácticas abusivas en relación con los tráfi- cos cautivos, así como actuaciones discriminatorias u otras análogas. Estas tarifas no podrán ser inferiores al coste del servicio y deberán atender al cumplimiento de los objetivos fijados en el Plan de Empresa. Excepcionalmente se podrán acordar tarifas inferiores al coste del servicio en tanto subsistan supuestos de subactividad en ausencia de concurrencia con entidades privadas.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se prohíbe explícitamente el hecho de que, cuando hay concurrencia, las Autoridades Portuarias puedan fijar el precio del servicio por debajo del coste. Se produciría dumping, alterando las condiciones de competencia leal entre administración pública y sector privado. Únicamente es admisible tarifas por debajo del coste en caso de subactividad y en ausencia de concurrencia con entidades privadas.

ENMIENDA NÚM. 291**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 56. Servicios prestados en los puertos de interés general. Apartado 1. Párrafo 30

De modificación.

Se propone suprimir el párrafo 30 del apartado 1 del artículo 56, quedando como sigue:

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

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

A tal efecto, corresponde a Puertos del Estado promover la competencia en el conjunto del sistema portuario y a las Autoridades Portuarias en sus propios ámbitos territorial y funcional.»

JUSTIFICACIÓN

En aras de simplificar el texto del proyecto de Ley, se elimina de este artículo las alusiones al régimen tarifario, dado que cada tipo de servicio posee sus propias peculiaridades. Es preferible definir el régimen tarifario en los artículos referentes a cada tipo de servicio.

ENMIENDA NÚM. 292**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 56. Servicios prestados en los puertos de interés general. Apartado 3.

De adición.

Se propone añadir a la lista de servicios, los servicios generales y el servicio de señalización en la relación que se da en el apartado 3 del artículo 56:

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

[...]

3. Los servicios se clasifican en:

- a) Servicios generales
- b) Servicios portuarios.
- c) Servicios comerciales.
- d) Servicio de señalización marítima.»

JUSTIFICACIÓN

Con esta clasificación se recupera el concepto de servicios generales y los de señalización marítima, ambos prestados directa o indirectamente por la Autori-

dad Portuaria, sin necesidad de solicitud, en coherencia con el artículo 57.

ENMIENDA NÚM. 293

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Nuevo artículo 57. Concepto y clases de servicios generales e introducción de un nuevo Capítulo II

De adición.

Se propone añadir un artículo relativo al concepto de servicios generales, y situarlo en un nuevo Capítulo II, con el siguiente texto:

«CAPÍTULO II

De los servicios generales

Artículo 57. Concepto de servicios generales.

1. Son servicios generales del puerto aquellos servicios comunes de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud, así como aquéllos necesarios para el cumplimiento de las funciones de las Autoridades Portuarias.»

JUSTIFICACIÓN

Al ser incorporados los servicios generales con la enmienda al artículo 56.3, se propone que sean definidos. Se aprovecha para incorporar una redacción más clara y simplificada que la de la Ley 48/2003. Dado que el Capítulo II del Proyecto de Ley se refiere únicamente a los servicios portuarios debe introducirse un nuevo Capítulo, dedicándose el II a los servicios generales.

ENMIENDA NÚM. 294

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Nuevo artículo 58. Régimen de prestación de los servicios generales

De adición.

Se propone añadir un artículo relativo al régimen de prestación de los servicios generales, con el siguiente texto:

«Artículo 58. Régimen de prestación de los servicios generales.

1. Corresponde a la Autoridad Portuaria la prestación de los servicios generales, sin perjuicio de que su gestión pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad.

2. Los servicios generales serán prestados de acuerdo con las normas y criterios técnicos previstos en el Reglamento de Explotación y Policía, así como en las Ordenanzas del puerto.»

JUSTIFICACIÓN

Al ser incorporados los servicios generales con la enmienda al artículo 56.3 se propone regular su régimen de prestación. Se aprovecha además para incorporar una redacción más precisa que la de la Ley 48/2003.

ENMIENDA NÚM. 295

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Nueva numeración del capítulo II. De los servicios portuarios

De modificación.

Al haberse introducido un nuevo Capítulo II dedicado a los servicios generales, se propone numerar el Capítulo II como Capítulo III, quedando como sigue:

«CAPÍTULO III

De los servicios portuarios»

JUSTIFICACIÓN

Dado que en una enmienda se ha propuesto englobar en un nuevo Capítulo II la regulación de los servicios generales, el Capítulo II del Proyecto de Ley debe pasar a denominarse como Capítulo III.

ENMIENDA NÚM. 296**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 57. Concepto de servicios portuarios.
Apartado 1

De modificación.

Se propone cambiar la numeración del artículo 57, pasando a ser el artículo 59 y modificar su título y el contenido del apartado 1 quedando como sigue:

«Artículo 59. 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 y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias.»

JUSTIFICACIÓN

La adición de nuevos artículos en enmiendas propuestas con anterioridad obliga a cambiar la numeración del articulado. De ahí que se proponga pasar del número 57 al 59. Por otro lado, se propone añadir en el título la referencia a las clases de servicios portuarios, por coherencia con la enmienda de adición relativa a los servicios generales. Se simplifica la definición de servicio portuario a efectos de relacionarlos simplemente con los servicios que permiten realizar las operaciones asociadas con el buque (remolque, amarre, practicaaje, carga y descarga del buque, embarque y desembarque de pasajeros). Si no se pone esta salvedad, podría suponer que pudiera exigirse que algunas actividades que en la Ley se conceptúan como servicios comerciales, fueran servicios portuarios, con consecuencias no deseables.

ENMIENDA NÚM. 297**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 57. Concepto de servicios portuarios.
Apartado 2

De modificación.

Se propone cambiar el apartado 2.b) del presente artículo, quedando como sigue:

«Artículo 59. Concepto y clases de servicios portuarios.

[...]

2. Tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:

[...]

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se consideran todas las actividades relacionadas con el embarque y desembarque de pasajeros y la carga y descarga de equipajes y de vehículos en régimen de pasaje, integradas en un solo servicio al pasaje, ya que, por gestión de las operaciones, es conveniente que estén bajo una sola licencia y así la responsabilidad recaiga en una sola empresa.

ENMIENDA NÚM. 298**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 57. Concepto de servicios portuarios.
Apartados 3 y 4

De supresión.

Se propone suprimir los apartados 3 y 4 del artículo 57.

JUSTIFICACIÓN

El contenido de los apartados 3 y 4 se recoge ya en otros artículos.

ENMIENDA NÚM. 299

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios. Apartado 1. Primer párrafo

De modificación.

Se propone reenumerar el artículo 58 y modificar el primer párrafo de su apartado 1, a efectos de adaptarlo al régimen de licencias, tal y como sigue:

«Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

1. La prestación de los servicios portuarios se llevará a cabo por la iniciativa privada, rigiéndose por el principio de libre concurrencia, con las excepciones establecidas en esta Ley.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se refuerza la naturaleza privada de la prestación de los servicios portuarios, bajo un régimen de libre acceso, con carácter general. Este desarrollo pretende avanzar en el proceso de liberalización iniciado con la Ley 48/2003, potenciando simultáneamente aquéllos aspectos que pueden hacer más competitiva la utilización del transporte marítimo como parte de la cadena intermodal y reducir los costes de fricción en el puerto. De esta forma se impulsaría la reducción de los costes de los servicios portuarios, que son porcentualmente los que más inciden en los costes de escala y, por tanto, son clave para la reducción de los costes de transporte. En esta coyuntura económica, contribuir a la reducción de los costes de transporte y logísticos se considera esencial para favorecer la posición competitiva de la economía española en un mundo global y para situarla en una mejor situación de partida para el período post-crisis.

ENMIENDA NÚM. 300

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios. Nuevo apartado 2

De adición.

Se propone añadir un apartado 2 al artículo 58 (el cual se reenumera como artículo 60), del siguiente tenor:

«Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

[...]

2. La prestación de los servicios portuarios requerirá la obtención de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria.

La licencia no otorgará el derecho a prestar el servicio en exclusiva.

La licencia se otorgará con carácter reglado, previa acreditación del cumplimiento por el solicitante de las condiciones y requisitos previstos en esta Ley, y en las prescripciones particulares del servicio. No obstante, cuando esté limitado el número de prestadores, las licencias se otorgarán por concurso.

Podrán ser titulares de licencias las personas físicas o jurídicas, de la Unión Europea o de terceros países, condicionadas estas últimas a la prueba de reciprocidad, salvo en los supuestos en que los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio no exija dicho requisito, que tengan plena capacidad de obrar y no estén incurras en causas de incompatibilidad.

Las licencias serán de carácter específico, otorgándose para cada uno de los servicios portuarios relacionados en el artículo 59.2. No obstante, para los servicios incluidos en el apartado c) de dicho artículo, podrá otorgarse una licencia de carácter general que habilitará para la prestación de varios o de todos los servicios de recepción de desechos generados por buques. Asimismo, las licencias para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación de mercancías podrán otorgarse para uno o varios tipos de tráfico o de mercancía.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar licencias de autoprestación y de integración de servicios portuarios en los términos y en las condiciones previstas en esta Ley.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se establece la figura de la licencia como vínculo entre los prestadores de servicios portuarios y la Autoridad Portuaria, la cual responde a un régimen de libre acceso a la prestación de los servicios portuarios, con arreglo a las directrices de la Comisión Nacional de la Competencia. En este nuevo apartado se recogen las reglas generales que rigen sobre las licencias, parte de las cuales se encuentran en el apartado 3 del artículo 58 del proyecto de Ley aunque de forma incompleta. Por otra parte se introduce la posibilidad de licencias de autoprestación y de integración de servicios ya contempladas en la legislación vigente como incentivo para la

existencia de competencia en la prestación de servicios en la línea de las directrices de la CNC.

—————

ENMIENDA NÚM. 301

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios. Nuevo apartado 3

De adición.

Se propone añadir un apartado 3 al artículo 58 (ahora artículo 60), del siguiente tenor:

«Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

[...]

3. Los servicios portuarios serán prestados de acuerdo con lo dispuesto en las prescripciones particulares del servicio, y estarán sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en esta Ley, las cuales se aplicarán de forma que sus efectos sean neutrales en relación con la competencia entre prestadores de servicios portuarios.

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

a) Cobertura universal, con obligación de atender a toda demanda razonable, en condiciones no discriminatorias, salvo las excepciones previstas en esta Ley para los casos de terminales de pasajeros y mercancías de uso particular.

b) Continuidad y regularidad de los servicios en función de las características de la demanda, salvo fuerza mayor. Para garantizar la continuidad en la prestación del servicio, las Autoridades Portuarias podrán establecer servicios mínimos de carácter obligatorio.

c) Cooperación con la Autoridad Portuaria y la Administración Marítima y, en su caso, con otros prestadores de servicios, en labores de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, así como en la prevención y control de emergencias.

d) Sometimiento a la potestad tarifaria de la Autoridad Portuaria, cuando proceda, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares por las que se rige el título habilitante.

[...]»

—————

JUSTIFICACIÓN

Junto con la recuperación de la naturaleza privada de los servicios portuarios, se propone establecer cuáles son las obligaciones de prestación de servicio público, a fin de estén suficientemente acotadas a la hora de ser incluidas en los contenidos de las prescripciones particulares y de la propia licencia.

—————

ENMIENDA NÚM. 302

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios. Apartado 1. Párrafo segundo

De modificación.

Se propone modificar el segundo párrafo del apartado 1 del artículo 58 (quedando como nuevo apartado 4 del artículo 60), quedando del siguiente tenor:

«Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

[...]

4. Las Autoridades Portuarias deberán adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de servicios portuarios en el puerto. A tal fin, podrán excepcionalmente asumir, previo informe favorable de Puertos del Estado, la prestación directa o indirecta de un servicio portuario cuando por ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada sea necesario garantizar una adecuada cobertura de las necesidades del servicio.

A tal efecto, se entenderá como existencia de insuficiencia de la iniciativa privada cuando las licencias otorgadas no puedan atender toda la demanda existente en el puerto con los indicadores de calidad exigidos en el pliego de prescripciones particulares del servicio.

La prestación por parte de la Autoridad Portuaria de un servicio portuario, por ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, no implica la extinción, en su caso, de las licencias en vigor ni impide la solicitud de nuevas licencias. En este caso, las competencias reguladoras del servicio, incluida la aprobación del pliego de prescripciones particulares, corresponderá a Puertos del Estado y el plazo de prestación del servicio no podrá ser superior a cinco años, salvo que subsistan las circunstancias que hayan motivado la asunción de la prestación.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se propone la modificación del segundo párrafo del apartado 1 del artículo 58 con el objeto de incorporar las directrices que al mismo realiza la CNC para regular con más precisiones las condiciones bajo las cuales las Autoridades Portuarias pueden asumir la prestación de un servicio portuario sin alterar las condiciones de competencia en la prestación del servicio. De acuerdo con sus indicaciones se incorpora el adverbio «excepcionalmente», se define lo que significa «insuficiencia de iniciativa privada».

ENMIENDA NÚM. 303

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios. Apartado 1. Párrafo tercero

De supresión.

Se propone suprimir el tercer párrafo del apartado 1 del artículo 58.

JUSTIFICACIÓN

La regulación de los servicios comunes —ahora servicios generales— pasa al artículo 58, relativo al régimen de prestación de los servicios generales.

ENMIENDA NÚM. 304

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios. Nuevo apartado 5

De adición.

Se propone añadir un nuevo apartado 5 al artículo 58 (el cual se reenumera como artículo 60), con el siguiente texto:

«Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

[...]

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

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se propone la adición de un apartado que establezca la posibilidad de que la Autoridad Portuaria permita al prestador la suspensión temporal del servicio ante situaciones de impago por parte de sus usuarios o clientes.

ENMIENDA NÚM. 305

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios. Apartado 2. Párrafo 1.º

De modificación.

Se propone modificar el primer párrafo del apartado 2 del artículo 58 (reenumerado como apartado 6 del artículo 60), con el siguiente texto:

«Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

[...]

6. La Autoridad Portuaria, de oficio, podrá limitar en cada puerto el número máximo de posibles prestadores del mismo, atendiendo únicamente a razones de disponibilidad de espacios, de capacidad de las instalaciones, de seguridad, de normas medioambientales o por otras razones objetivas relacionadas con las condiciones de competencia y, en todos los supuestos, debidamente motivadas. La motivación deberá incluir la identificación clara de la restricción de la competencia en cuestión, la justificación de la necesidad del establecimiento de la restricción con arreglo al interés público y la acreditación de que no resulta posible acudir a alternativas

viables que sean menos restrictivas de la competencia para conseguir el mismo fin de interés público. En los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías, las anteriores limitaciones podrán aplicarse por tipo de tráfico o de mercancía. La determinación del número de prestadores deberá obligatoriamente realizarse considerando el mayor número posible de prestadores que permitan las circunstancias concurrentes.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se modifica el primer párrafo de este apartado relativo a la limitación del número de prestadores, a fin de mantener la coherencia con enmiendas de adición de nuevos párrafos a este mismo apartado, aclarando con más detalle el procedimiento a seguir. Además se incluye las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia en su dictamen sobre el proyecto de ley de modificación de la Ley 48/2003, que señala que las Administraciones Portuarias deben ser extremadamente rigurosas en el ejercicio de las limitaciones de la competencia, sugiriendo que tales actuaciones se sometan a un triple juicio: la identificación clara de la restricción de la competencia, la justificación de la necesidad del establecimiento de la restricción con arreglo al interés público y la acreditación de que no resulta posible acudir a alternativas viables que resulten menos restrictivas de la competencia para conseguir el mismo fin de interés público. Se incorpora que el desarrollo de dichos contenidos forme parte de la necesaria motivación.

ENMIENDA NÚM. 306

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios. Apartado 2. Nuevo párrafo 2.º

De adición.

Se propone añadir un nuevo párrafo (el segundo) al apartado 2 del artículo 58 (el cual se reenumera como apartado 6 del artículo 60), con el siguiente texto:

«Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

[...]

6. La Autoridad Portuaria, de oficio, podrá limitar en cada puerto el número máximo de posibles prestadores del mismo...

En su caso, el acuerdo de limitación, que incluirá la determinación del número máximo de prestadores, se adoptará por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa consulta al Comité de Servicios Portuarios e informe de Puertos del Estado, y podrá afectar a toda la zona de servicio del puerto o a una parte de la misma. El acuerdo de limitación se publicará en el “Boletín Oficial del Estado”.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se propone la adición de un apartado que establezca un procedimiento de limitación del número de prestadores con el mayor grado de consultas posible al sector implicado.

ENMIENDA NÚM. 307

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios. Apartado 2. Párrafo 4.º

De modificación.

Se propone modificar el cuarto párrafo del apartado 2 del artículo 58 (que pasa a ser quinto párrafo del apartado 6 del artículo 60), con el siguiente texto:

«Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

[...]

6. La Autoridad Portuaria, de oficio, podrá limitar en cada puerto el número máximo de posibles prestadores del mismo...

La limitación establecida según lo previsto en los párrafos precedentes deberá ser revisada, total o parcialmente de oficio por la Autoridad Portuaria, si se alteran las causas que la motivaron o previamente a la convocatoria de un nuevo concurso. También podrá ser revisada, a instancias de cualquier interesado o de Puertos del Estado, con sujeción a idénticos trámites de los seguidos para su establecimiento.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se propone añadir en la casuística de revisión de oficio de la limitación del número de prestadores, la situación previa a un concurso.

ENMIENDA NÚM. 308

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios. Apartado 2. Nuevo párrafo 6.º

De adición.

Se propone añadir un nuevo párrafo al apartado 2 al artículo 58 (el cual pasaría a ser el párrafo 6.º del apartado 6 del artículo 60), con el siguiente texto:

«Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

[...]

Cuando el número de prestadores de un servicio esté limitado, las licencias se otorgarán por concurso de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 64 de esta Ley. En este caso, el plazo máximo de vigencia para las mismas será menor que el establecido con carácter general para servicios portuarios sin limitación del número de prestadores en los términos establecidos en el artículo 63. No obstante lo anterior, el titular de una concesión o autorización de una terminal marítima de pasajeros o de mercancías cuyo objeto incluya la prestación de servicios al pasaje o de manipulación de mercancías, tendrá derecho a la obtención de una de las licencias para su prestación, para si, o en su caso, para un tercero con un contrato en vigor a estos efectos con el titular de la concesión, siempre que se cumplan las condiciones exigidas para ello, que estarán restringidas al ámbito geográfico del dominio público de la concesión.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se incorpora en este apartado la obligación de convocar a concurso el otorgamiento de las licencias, sin menoscabo del procedimiento regulado en el correspondiente artículo. Se deja como excepción al concurso el titular de una concesión o autorización de una termi-

nal marítima de pasajeros o de mercancías cuyo objeto incluya la prestación de servicios al pasaje o de manipulación de mercancías. En tal caso, este titular tendrá derecho a la obtención de una de las licencias para la prestación de dicho servicio, sin necesidad de concurrir al concurso, dado que la prestación del servicio es precisamente el objeto de la concesión o autorización. Por tanto, se le está otorgando la licencia implícitamente en el título concesional.

ENMIENDA NÚM. 309

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios. Apartado 2. Párrafo 5.º

De modificación.

Se propone modificar el párrafo 5.º del apartado 2 del artículo 58 (pasando a ser párrafo 7.º del apartado 6 del artículo 60), con el siguiente texto:

«Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

[...]

Cuando la Autoridad Portuaria sea prestadora directa o indirectamente de un servicio objeto de limitación o participe en el capital de una empresa que sea prestadora de dicho servicio en el puerto, el acuerdo de limitación o su revisión será adoptado por el Consejo Recor de Puertos del Estado, En estos casos de limitación del número de prestadores, la participación de la Autoridad Portuaria en el capital de la empresa prestadora, solo estará justificada por ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Para garantizar el papel de la Autoridad Portuaria como regulador de los servicios portuarios básicos y para permitir que se desarrolle en el puerto la competencia en condiciones adecuadas, es importante que ésta no participe en el capital de empresas prestadoras de servicios portuarios, ni directa ni indirectamente, salvo por causas de ausencia o insuficiencia de iniciativa privada en los términos previstos en esta Ley. Por tanto, en el caso de que no haya ningún prestador del servicio o su número sea insuficiente para cubrir con

calidad las necesidades de la demanda, la Autoridad Portuaria podría prestar el servicio sola o formando parte del capital de una empresa privada.

ENMIENDA NÚM. 310

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios. Apartado 2. Nuevo párrafo 8.º

De adición.

Se propone añadir un nuevo párrafo al apartado 2 del artículo 58 (pasando a ser párrafo 8.º del apartado 6 del artículo 60), con el siguiente texto:

«Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

[...]

Con el objeto de evitar la limitación del número de prestadores de servicios por razones de disponibilidad de espacios, en las Ordenanzas del puerto deberá asignarse espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se establece la necesidad de que la Autoridad Portuaria identifique en las Ordenanzas del puerto los espacios asignados a los medios necesarios para la prestación de los servicios, a fin de garantizar la máxima objetividad posible si se limita el número de prestadores por falta de espacio.

ENMIENDA NÚM. 311

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios. Apartados 3, 4 y 5

De supresión.

Se propone suprimir los apartados 3, 4 y 5 del artículo 58.

JUSTIFICACIÓN

Supresión en coherencia con otras enmiendas por las que se reordena el texto.

ENMIENDA NÚM. 312

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 59. Utilización de los servicios portuarios

De modificación.

Se propone modificar el título del artículo 59 quedando como sigue:

«Artículo 61. Régimen de utilización de los servicios portuarios.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en consonancia con la propuesta para otros artículos, en los que se incluye el término «régimen».

ENMIENDA NÚM. 313

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 59. Régimen de utilización de los servicios portuarios. Apartado 1

De modificación.

Se propone modificar el texto del apartado 1 del artículo 59 (reenumerado como artículo 61), quedando como sigue:

«Artículo 61. Régimen de utilización de los servicios portuarios.

1. Los servicios portuarios se prestarán a solicitud de los usuarios.

No obstante, la utilización del servicio de practicaje será obligatoria cuando así lo determine la Administración Marítima conforme a lo previsto en la normativa aplicable.

Asimismo, el servicio de recepción de desechos generados por los buques será de uso obligatorio, salvo en los supuestos previstos en la normativa aplicable. Además, el Reglamento de Explotación y Policía o las Ordenanzas del puerto podrán establecer el uso obligatorio de otros servicios portuarios en función de las condiciones y características de las infraestructuras portuarias, del tamaño y tipo de buque y de la naturaleza de la carga transportada, así como de las condiciones oceanográficas y meteorológicas.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Enmienda de carácter técnico en el que se concreta mejor el régimen de utilización de los servicios portuarios, el cual es a solicitud de los usuarios con carácter general, con las excepciones de utilización obligatoria de los servicios de practicaje y recepción de desechos generados por los buques, de acuerdo con la normativa aplicable.

ENMIENDA NÚM. 314

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 59. Régimen de utilización de los servicios portuarios. Nuevo apartado 3

De adición.

Se propone añadir un nuevo apartado al artículo 59 (pasando a ser el apartado 3 del artículo 61), con el siguiente texto:

«Artículo 61. Régimen de utilización de los servicios portuarios.

[...]

3. Las ordenanzas portuarias aprobadas por las Autoridades Portuarias deberán establecer, por razones de operativa y de seguridad, normas complementarias y condiciones específicas de utilización de los servicios portuarios, así como el ámbito geográfico al que se extiendan.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se refuerza el papel de las Ordenanzas Portuarias a la hora de regular con más detalle las condiciones de utilización de los servicios portuarios.

ENMIENDA NÚM. 315

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 60. Pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios. Apartado 1. Párrafo 1.º

De modificación.

Se propone reenumerar y añadir un nuevo apartado al artículo 59 (pasando a ser el apartado 3 del artículo 62), con el siguiente texto:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

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 y asociaciones de operadores y usuarios más representativas cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego. Para ello, las Autoridades Portuarias remitirán el proyecto de Pliego junto con el expediente completo a Puertos del Estado con el objeto de que emita informe vinculante con anterioridad a su aprobación definitiva.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Con carácter previo a la aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares se añade la consulta al Comité de Servicios Portuarios, habida cuenta de que una de las funciones básicas de este Comité es precisa-

mente informar los Pliegos y además se califica el informe de Puertos del Estado como determinante.

ENMIENDA NÚM. 316

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 60. Pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios. Nuevo párrafo 3.º

De adición.

Se propone añadir un nuevo párrafo al apartado 1 del artículo 60 (pasando a ser el párrafo tercero del apartado 1 del artículo 62), con el siguiente texto:

Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

1. Las Autoridades Portuarias habrán de aprobar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios...

Las Autoridades Portuarias podrán modificar los Pliegos de Prescripciones Particulares por razones objetivas motivadas, entre otras causas, por la evolución de las características de la demanda en el puerto, la evolución tecnológica, los desajustes observados en las condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en la prestación del servicio, los cambios normativos y nuevas exigencias asociadas a las obligaciones de servicio público. La modificación de los Pliegos de Prescripciones Particulares estará sujeta a idénticos trámites que los seguidos para su aprobación.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Conviene regular en este artículo, en un párrafo específico, el caso de las modificaciones de los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, siempre que se arguyan razones objetivas motivadas.

ENMIENDA NÚM. 317

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 60. Pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios. Párrafo 4.º

De modificación.

Se propone iniciar el párrafo 4 como un nuevo apartado (pasando a ser todo el texto que sigue, relativo al contenido de los Pliegos de Prescripciones Particulares, como el apartado 2 del artículo 62), tal y como sigue:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se separa en un nuevo apartado 2 lo relativo al contenido de los Pliegos de Prescripciones Particulares por poseer entidad propia suficiente.

ENMIENDA NÚM. 318

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 60. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Apartado 1 a)

De modificación.

Se propone modificar el apartado 1.a) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.a del artículo 62), quedando como sigue:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

a) Objeto y ámbito geográfico del servicio portuario.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se incorpora el ámbito geográfico entre los contenidos básicos de los Pliegos de Prescripciones Particulares, al poderse referir éstos a una porción territorial del puerto y no necesariamente a la totalidad de su zona de servicio.

ENMIENDA NÚM. 319

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 60. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Apartado 1 b)

De modificación.

Se propone modificar el apartado 1.b) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.b del artículo 62), quedando como sigue:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

[...]

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.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

A la hora de establecerse los requisitos de acceso a la prestación de servicios portuarios, no está de más recordar los principios que rigen un régimen de liberalización como el que se propugna en la legislación portuaria. Entre ellos, debe imponerse que los requisitos exigibles a los prestadores de estos servicios sean no discriminatorios, objetivos, adecuados y proporcionados y que se vele en todo momento por los diferentes agentes implicados en la explotación portuaria, en todas las escalas.

ENMIENDA NÚM. 320

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 60. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Apartado 1 d)

De modificación.

Se propone modificar el apartado 1.d) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.d del artículo 62), quedando como sigue:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

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.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se aclara el tipo de condiciones exigibles en los Pliegos de Prescripciones Particulares, agrupando en el mismo rango de importancia las condiciones técnicas, las ambientales y las de seguridad, de forma que se promueva una mayor contribución al principio de sostenibilidad. También queda suficientemente resaltada la necesidad de imponer medios necesarios para garanti-

zar niveles mínimos de rendimiento y de calidad, en atención a la necesidad de fomentar un aprovechamiento óptimo de las infraestructuras portuarias, como eje prioritario frente a la generación constante de nueva infraestructura portuaria.

ENMIENDA NÚM. 321

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 60. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Apartado 1 e)

De modificación.

Se propone modificar el apartado 1.e) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.e del artículo 62), quedando como sigue:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

[...]

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.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se aclara que las obligaciones a establecer en el Pliego de Prescripciones Técnicas son las relativas al servicio público, las cuales se han definido en una anterior propuesta de enmienda de adición (nuevo apartado 3 del artículo 60).

ENMIENDA NÚM. 322

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 60. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Apartado 1 e)

De modificación.

Se propone modificar el apartado 1.f) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.f del artículo 62), quedando como sigue:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

[...]

f) Criterios para la consideración de una inversión como significativa, en su caso.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. No todos los servicios llevan aparejadas inversiones significativas.

ENMIENDA NÚM. 323

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 60. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Apartado 1 g)

De modificación.

Se propone modificar el apartado 1.g) del artículo 60 [pasando a ser el apartado 2.g) del artículo 62], quedando como sigue:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

[...]

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.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se añade una necesaria advertencia de que los medios deberán ser los estrictamente necesarios para prestar el servicio portuario en las condiciones normales en que se desarrolla la explotación portuaria. El nivel mínimo exigible a los medios está relacionado con la necesidad de poder atender las operaciones unitarias asociadas con el tráfico esperable en el puerto en un momento de punta razonable (y no una punta extrema de escasísima probabilidad de ocurrencia) y, por supuesto, en condiciones de seguridad. Los términos «estrictamente necesarios» se corresponden con un nivel máximo exigible a los medios, el cual está relacionado con la necesidad de preservar en la medida de lo posible la posibilidad de que pueda acceder a prestar el servicio más de un prestador—caso habitual en los puertos— y favorecer así, en la medida de lo posible, la existencia de condiciones de competencia.

ENMIENDA NÚM. 324

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario

Socialista

Grupo Parlamentario

Popular en el Congreso

Al artículo 60. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Apartado 1 h)

De modificación.

Se propone modificar el apartado 1.h) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.h del artículo 62), quedando como sigue:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

[...]

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.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se añade la obligatoriedad de que la estructura tarifaria y las tarifas máximas de prestación del servicio no respondan a sobrecostes o costes diferenciados para los usuarios en función del calendario u horario de prestación del servicio. Se promueven de esta manera estructuras tarifarias más simples que respondan al concepto de «tarifa plana», las cuales favorecen un régimen de utilización de los servicios portuarios más igualitario y transparente.

Por otra parte, las tarifas por servicios portuarios por el sector privado se fijarán libremente por el prestador, por debajo de las tarifas máximas. Únicamente en caso de insuficiencia del sector privado procede que la Autoridad Portuaria fije las tarifas concretas a cobrar

por cada servicio, impuesta por obligación de servicio público (ver artículo 60.3.) Por dicha razón se propone introducir el término «en su caso».

ENMIENDA NÚM. 325

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 60. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Apartado 1 j)

De modificación.

Se propone modificar el apartado 1.j) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.j del artículo 62), quedando como sigue:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

[...]

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. La estructura tarifaria y las tarifas máximas 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.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se adaptan los contenidos exigibles de los Pliegos Prescripciones Particulares de los servicios de recepción de desechos generados por buques al nuevo régimen de prestación del servicio propuesto como enmienda al artículo 80.

ENMIENDA NÚM. 326

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 60. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Apartado 1 n)

De modificación.

Se propone modificar el apartado 1.n) del artículo 60 [pasando a ser el apartado 2.n) del artículo 62], quedando como sigue:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

[...]

n) Causas de extinción de la licencia, entre las que deberán figurar, además de las previstas en el artículo 68 de esta Ley, las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de los requerimientos de seguridad para la prestación del servicio, de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan y, en el caso del servicio de manipulación de mercancías, el incumplimiento reiterado de los compromisos con la Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se añade la obligatoriedad de incluir en los Pliegos de Prescripciones Particulares una serie de causas lo suficientemente graves como para ser motivo de extinción de las licencias, a fin de garantizar que todos los citados Pliegos las incorporen, independientemente de que puedan establecer otras causas adicionales.

ENMIENDA NÚM. 327

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 60. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Apartado 1.o)

De modificación.

Se propone modificar el apartado 1.o) del artículo 60 [pasando a ser el apartado 2.o) del artículo 62], quedando como sigue:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

[...]

o) Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se elimina el texto del apartado o) relativo a suministro de información debido a que este requisito ya figura en el apartado k) y se sustituye por las obligaciones ambientales y de contribución a la sostenibilidad exigibles tanto por la normativa aplicable como por la propia Autoridad Portuaria, como organismo promotor de estos principios para el conjunto del puerto.

ENMIENDA NÚM. 328

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 60. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Apartado 1 o)

De adición.

Se propone añadir unos nuevos epígrafes al apartado 1 del artículo 60 [pasando a ser los apartados 2.p), 2.q) del artículo 62], quedando como sigue:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

p) Plazo de duración de la licencia

q) 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.

r) Criterios para la valoración de compensaciones económicas a aplicar a los titulares de licencias de auto-prestación e integración de servicios, así como para su posterior distribución entre los prestadores del servicio abiertos al uso general.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se introduce un nuevo apartado q) referido a los criterios de distribución entre los prestadores de las obligaciones de servicio público y un nuevo apartado r) en coherencia con la propuesta de mantenimiento en la Ley de la posibilidad de que existan licencias de auto-prestación e integración de servicios.

ENMIENDA NÚM. 329

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 60. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Apartado 1, último párrafo

De modificación.

Se propone modificar el último párrafo del apartado 1 del artículo 60 (pasando a ser el último párrafo del apartado 2 del artículo 62), quedando como sigue:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

[...]

Los Pliegos de Prescripciones Particulares, así como los acuerdos de aprobación y modificación deberán ser publicados en el Boletín Oficial del Estado y se encontrarán a disposición de los interesados en las oficinas de las Autoridades Portuarias en formato físico y electrónico.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se introduce la obligatoriedad de que no solamente se encuentren a disposición de los interesados los Pliegos de Prescripciones Particulares, sino los acuerdos de aprobación y modificación.

ENMIENDA NÚM. 330
FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 60. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Apartado 2

De modificación.

Se propone reenumerar el apartado 2 del artículo 60, pasando a ser apartado 3 del artículo 62 y cambiar el término contrato por el de licencia:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

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

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en consonancia con otras propuestas anteriormente.

ENMIENDA NÚM. 331
FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 60. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Apartado 3

De modificación.

Se propone reenumerar el apartado 3 del artículo 60, pasando a ser apartado 4 del artículo 62:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

4. 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 concurren al mercado.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en consonancia con otras propuestas anteriormente, introduciendo las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia respecto a las cláusulas de los Pliegos de Prescripciones Particulares.

ENMIENDA NÚM. 332
FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 60. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios. Apartado 6

De modificación.

Se propone reenumerar el apartado 6 del artículo 60, pasando a ser apartado 5 del artículo 62 y cambiar el término contrato por el de licencia:

«Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

[...]

5. Los Pliegos de Prescripciones Particulares regularán la responsabilidad del prestador frente a sus trabajadores y frente a terceros, y prescribirán la inclusión de las siguientes cláusulas en las licencias de prestación:

a) La Autoridad Portuaria no responderá en ningún caso de las obligaciones de cualquier naturaleza que correspondan al prestador del servicio frente a sus trabajadores, especialmente las que se refieran a relaciones laborales, salario, prevención de riesgos o seguridad social.

b) Será obligación del prestador indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la prestación del servicio objeto de la licencia. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será ésta responsable dentro de los límites señalados en las Leyes.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en consonancia con otras propuestas anteriormente.

ENMIENDA NÚM. 333

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 61. Plazo del contrato de prestación. Apartado 1. Primer párrafo

De modificación.

Se propone modificar la numeración y denominación del artículo 61, así como el texto del primer párrafo de este artículo, quedando como sigue:

«Artículo 63. 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 citado a continuación:

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se refuerza el libre acceso a la prestación de servicios bajo la figura de la licencia, en lugar de la del contrato, al objeto de recoger las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia. Por otro lado, se circunscribe el presente artículo a los servicios portuarios. El cambio de numeración se corresponde con otras enmiendas propuestas.

ENMIENDA NÚM. 334

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 61. Plazo del contrato de prestación. Apartado 1. a)

De modificación.

Se propone modificar el plazo máximo del servicio de practicaje, tal y como se sigue:

«Artículo 63. 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 citado a continuación:

a) Servicio de practicaje: 10 años.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se amplía el plazo máximo del servicio de practicaje a efectos de permitir mayor estabilidad en la prestación del servicio, por razones de seguridad.

ENMIENDA NÚM. 335

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 61. Plazo del contrato de prestación. Apartado 1. d)

De modificación.

Se propone modificar el plazo máximo del servicio al pasaje y de manipulación de mercancías, cuando no existe inversión significativa, tal y como se sigue:

«Artículo 63. 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 citado a continuación:

[...]

d) Servicios al pasaje y de manipulación de mercancías:

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 o instalaciones fijas que tengan incidencia en la prestación del servicio:

Cuando las obras sean infraestructuras portuarias de abrigo, esclusas, obras de atraque, accesos marítimos y obras de relleno o de consolidación y mejora de terrenos en grandes superficies: 35 años En otro caso: 30 años.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se amplía el plazo máximo del servicio al pasaje y de manipulación de mercancías sin inversión significativa, pasando de 4 años a 6 años, con objeto de que puedan amortizar el ineludible coste fijo inicial que asumen las empresas al iniciar la prestación del servicio, aun cuando no exista una inversión inicial significativa. Por otra parte se modifican los supuestos asociados a los plazos, con el objeto de ajustarse mejor a la casuística de los servicios que el Proyecto de Ley define como portuarios.

ENMIENDA NÚM. 336

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 61. Plazo del contrato de prestación. Apartado 2. Primer párrafo

De modificación.

Se propone modificar el texto del primer párrafo del apartado 2 del artículo 61 (reenumerado como artículo 63), quedando como sigue:

«Artículo 63. Plazo máximo de la licencia de prestación del servicio portuario.

[...]

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.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se cambia el sustituye contrato por el de licencia y el de prórroga por el de renovación, a fin de ser coherentes con otras enmiendas propuestas por las que se recupera un régimen de libre acceso reglado bajo la figura de licencia. Por otra parte, esta Ley en varios artículos (p.e. 64.4) ampara el supuesto de que el titular de una concesión tenga un contrato con terceros para la prestación del servicio de manipulación o del pasaje en el dominio público concesionario. Por tanto, debe tomarse en cuenta esta posibilidad en este artículo.

ENMIENDA NÚM. 337

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 61. Plazo del contrato de prestación. Apartado 2. Segundo párrafo

De modificación.

Se propone modificar el texto del apartado 2 del artículo 61 (reenumerado como artículo 63), quedando como sigue:

«Artículo 63. Plazo máximo de la licencia de prestación del servicio portuario.

[...]

2. El plazo de vigencia de la licencia no será renovable...

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.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se cambia el sustituye contrato por el de licencia y el de prórroga por el de renovación, a fin de ser coherentes con otras enmiendas propuestas por las que se recupera un régimen de libre acceso reglado bajo la figura de licencia. Además se establece un procedimiento para la renovación de licencias para el caso en que no exista limitación del número de prestadores, sobre la base de la máxima simplificación administrativa posible.

ENMIENDA NÚM. 338

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 61. Plazo del contrato de prestación. Apartado 2. Nuevo párrafo

De adición.

Se propone añadir un nuevo párrafo al apartado 2 del artículo 61 (reenumerado como artículo 63), con el siguiente texto:

«Artículo 63. Plazo máximo de la licencia de prestación del servicio portuario.

[...]

2. El plazo de vigencia de la licencia no será renovable...

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 los apartados anteriores.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Con este nuevo párrafo se recogen las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia de reducir el plazo máximo cuando exista limitación en el número de prestadores. La reducción se cifra en un 25%.

ENMIENDA NÚM. 339

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 62. Procedimiento de otorgamiento del contrato de prestación del servicio portuario

De modificación.

Se propone reenumerar el artículo y cambiar su título, tal y como sigue:

«Artículo 64. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio portuario. [...]»

JUSTIFICACIÓN

Se sustituye el término contrato por el de licencia y se cambia la numeración del artículo en consonancia con otras enmiendas propuestas.

ENMIENDA NÚM. 340

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 62. Procedimiento de otorgamiento del contrato de prestación del servicio portuario. Apartado 1

De modificación.

Se propone cambiar el texto del apartado 1 del artículo 62 (reenumerado como artículo 64), de la siguiente forma:

Artículo 64. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio portuario.

1. Cuando no esté limitado el número de prestadores, todos los interesados en la prestación del servicio que reúnan los requisitos establecidos en los Pliegos de Prescripciones Particulares de cada servicio podrán optar a la prestación del mismo, previa su solicitud en cualquier momento y el otorgamiento por la Autoridad Portuaria, en su caso, de la correspondiente licencia.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se sustituye el término contrato por el de licencia y el de celebración por el otorgamiento, en consonancia con otras enmiendas propuestas. Se aclara mejor el texto a fin de distinguir los casos en que no se limita y en que se limita el número de prestadores.

ENMIENDA NÚM. 341

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 62. Procedimiento de otorgamiento del contrato de prestación del servicio portuario. Apartado 1. Nuevo párrafo

De adición.

Se propone añadir un nuevo párrafo al apartado 1 del artículo 62 (reenumerado como artículo 64), de la siguiente forma:

«Artículo 64. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio portuario.

1. Cuando no esté limitado el número de prestadores, ...

El plazo máximo para notificar resolución expresa sobre las solicitudes de licencia será de tres meses. Transcurrido dicho plazo sin que se notifique la resolución se entenderá estimada la solicitud.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se establece un procedimiento para el otorgamiento a partir del momento en que se produce la solicitud, sobre la base de la máxima simplificación administrativa posible.

ENMIENDA NÚM. 342

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 62. Procedimiento de otorgamiento del contrato de prestación del servicio portuario. Apartados 2 y 3

De modificación.

Se propone modificar el apartado 2 del artículo 62 (reenumerado como artículo 64), integrar el contenido del apartado 3 en el mismo apartado 2 e introducir un nuevo contenido en el apartado 3 por afectar tanto al apartado 1 como al 2, quedando el siguiente texto:

Artículo 64. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio portuario.

[...]

2. Cuando se limite el número de prestadores, las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán, previo informe de Puertos del Estado, el Pliego de Bases de cada concurso, que contendrá, al menos, la determinación del número máximo de prestadores, los requisitos para participar en el mismo, el plazo máximo de la licencia, la información a facilitar por el solicitante y los criterios de adjudicación, que deberán ser objetivos y no discriminatorios. No se podrán exigir en el Pliego de Bases condiciones ni medios adicionales para la prestación del servicio a los establecidos en las Prescripciones Particulares.

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

Si el número de licencias otorgadas en el concurso fuera inferior al número máximo de licencias a otorgar, éstas podrán solicitarse en cualquier momento a la Autoridad Portuaria siempre que cumplan el Pliego de Bases del concurso, hasta que se alcance el número máximo de prestadores. La vigencia de dichas licencias será la misma que las otorgadas por concurso.

3. Tanto en el caso de que esté limitado como que no esté limitado el número de prestadores, cuando los prestadores del servicio con licencia otorgada no pudieran atender conjuntamente con los medios que tengan adscritos al servicio, a juicio de la Autoridad Portuaria, la cobertura total de la demanda con los indicadores de calidad establecidos en las prescripciones particulares del servicio, la Autoridad Portuaria se lo comunicará a los titulares del servicio con el objeto de que tengan la posibilidad de poner medios adicionales a los exigidos por su licencia para cumplir dichos indicadores de calidad. Si persistiera esta situación, la Autoridad Portuaria

considerará que existe insuficiencia de la iniciativa privada y se aplicará lo dispuesto para éstos casos en el artículo 60.4 de esta Ley.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se sustituye el término contrato por el de licencia y además se reúne en un solo apartado el procedimiento para el concurso cuando se trate de una situación de limitación del número de prestadores. Se aclaran más detalles del concurso para evitar situaciones no regladas. Así, se establece un plazo máximo de 52 días para el concurso y se contempla el caso en que el número de ofertas presentadas es inferior al número máximo de prestadores establecido por la Autoridad Portuaria, En el apartado 3 se regula la situación en la que las licencias otorgadas no pueden atender a la demanda con los indicadores de calidad exigidos en las prescripciones particulares del servicio, de forma compatible con una situación de libre acceso a la prestación, sin que esta situación cambie las condiciones de acceso y no limite las posibilidades futuras de competencia al no poderse exigir más medios que los mínimos incluidos en el Pliego de Prescripciones.

ENMIENDA NÚM. 343

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 62. Procedimiento de otorgamiento del contrato de prestación del servicio portuario. Apartado 4

De modificación.

Se propone modificar el apartado 4 del artículo 62 (reenumerado como apartado 4 del artículo 64) tal y como sigue:

«Artículo 64. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio portuario.

[...]

4. Los acuerdos de otorgamiento y de renovación de las licencias de prestación de los servicios, así como, en su caso, la convocatoria del concurso, deberán ser publicados en el “Boletín Oficial del Estado”.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se reordena el texto con arreglo a anteriores enmiendas propuestas.

ENMIENDA NÚM. 344

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 62. Procedimiento de otorgamiento del contrato de prestación del servicio portuario. Nuevo apartado

De adición.

Se propone añadir un nuevo apartado al artículo 62 (numerado como apartado 5 del artículo 64), tal y como sigue:

«Artículo 64. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio portuario.

[...]

5. Cuando se solicite licencia para la prestación de un servicio, ligada directa e indispensablemente al uso privativa de una determinada superficie del puerto, el otorgamiento de la licencia estará vinculado recíprocamente al otorgamiento del correspondiente título administrativo y serán objeto de expediente único; en dicho caso, el plazo máximo para notificar la resolución expresa de ambas solicitudes será de ocho meses. Transcurrido dicho plazo sin que se notifique resolución expresa, se entenderá desestimada la solicitud. En el caso de que dicha concesión o autorización se transmita, el adquirente tendrá derecho igualmente a la licencia del servicio, siempre que cumpla las condiciones exigidas para ello en las Prescripciones Particulares.

Asimismo, cuando se solicite licencia para la prestación del servicio ligada de forma directa e indisoluble a una superficie otorgada ya en concesión o autorización, sin ser el titular de dicha concesión o autorización, el otorgamiento de la licencia estará vinculado a la existencia de un contrato en vigor entre el solicitante y el titular de la concesión. El plazo máximo para notificar la resolución expresa de la solicitud será el previsto en el apartado 1 de este artículo.»

JUSTIFICACIÓN

Con objeto de dar mayor seguridad jurídica al texto, se incorpora el procedimiento de otorgamiento de licencia cuando el servicio está ligado al uso privativo de una determinada superficie del puerto, siendo el solicitante el concesionario o autorizado o no siéndolo, así como los casos en que se transmita la concesión o autorización.

ENMIENDA NÚM. 345**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 63. Estaciones marítimas y terminales dedicadas a uso particular. Apartado 1

De modificación.

Se propone modificar el texto completo del apartado 1 del artículo 63, que pasa a reenumerarse como 65 y a modificar también su título, quedando como sigue:

Artículo 65. Licencias de servicios portuarios en estaciones marítimas de pasajeros y terminales de mercancías dedicadas a uso particular.

1. Las licencias para la prestación de los servicios portuarios que estén restringidos al ámbito geográfico de una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular se ajustarán a los requisitos establecidos en los Pliegos de Prescripciones Particulares, con la excepción de las cláusulas referidas a cobertura universal, estructura tarifaria y tarifas máximas y obligaciones relativas a continuidad y regularidad en función de la demanda del puerto.

Los medios humanos y materiales deberán ser únicamente los adecuados para atender al volumen y características de los tráficos que pueda operar en las condiciones de seguridad y calidad exigidas, así como de continuidad y regularidad que exijan sus propios tráficos. Dichos medios quedarán adscritos al servicio de estos tráficos, sin perjuicio de las obligaciones de servicio público que sean pertinentes.

JUSTIFICACIÓN

Se circunscribe el artículo a las licencias de servicios que están restringidos al ámbito físico de estaciones marítimas de pasajeros y terminales de mercancías, ambas dedicadas a uso particular. En consecuencia, el primer apartado hace referencia a los contenidos particulares que deben tener estas licencias.

Se incorpora la condición de que el prestador del servicio portuario vinculado a una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular no tenga que estar sujeto a cobertura universal, estructura tarifaria y tarifas máximas, y regularidad y continuidad en el servicio, y solamente debe aportar los medios humanos y materiales adecuados para atender los tráficos que puedan operar.

ENMIENDA NÚM. 346**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 63. Estaciones marítimas y terminales dedicadas a uso particular. Apartado 2

De modificación.

Se propone modificar el texto completo del apartado 2 del artículo 63, que pasa a reenumerarse como 65, quedando como sigue:

«Artículo 65. Licencias de servicios portuarios en estaciones marítimas y terminales dedicadas a uso particular.

[...]

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

Asimismo, tendrá la consideración de terminal de mercancías dedicada a uso particular aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías propiedad del titular de la misma o de sus accionistas o partícipes, así como del grupo de empresas al que pertenezca, o se operen buques explotados exclusivamente por empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en el título concesional. Asimismo tendrá la consideración de terminal de mercancías dedicada a uso particular aquella otorgada en concesión o autorización al titular de una planta de transformación o instalación industrial o a una empresa de su mismo grupo empresarial, no abierta al tráfico comercial general en la que se manipulen mercancías directa y exclusivamente vinculadas con la referida planta o instalación de proceso industrial y esté expresamente identificada en el título concesional.

A los efectos previstos en este artículo se considerará que existe grupo empresarial en los supuestos a los que se refiere en el artículo 42.1 del Código de Comercio o del artículo 87 del Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas.

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

Las terminales de mercancías de uso particular habrán de disponer de espacio en los muelles otorgado en concesión o autorización, y, en el caso particular de terminales otorgadas en concesión al titular de una planta de transformación o instalación industrial, dicha planta o instalación debe estar ubicada en el interior de la zona de servicio del puerto, o bien estar conectada con los espacios concesionados mediante infraestructuras o instalaciones de transporte fijas y específicas, esto es, tubería, cinta transportadora, tramos ferroviarios o de carretera con servicios que conecten específicamente la instalación con la terminal portuaria.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se establece en este apartado, con mayor profundidad, la definición tanto de estación marítima de pasajeros dedicada a uso particular —que no existía— como de terminal de mercancías dedicada a uso particular, para la cual se generaliza la posibilidad de que la planta industrial quede fuera de la zona de servicio a cualquier instalación en general, siempre que sea objeto de la concesión.

ENMIENDA NÚM. 347

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 63. Estaciones marítimas y terminales dedicadas a uso particular. Nuevo apartado 3

De adición.

Se propone añadir un apartado 3 al artículo 63, que pasa a reenumerarse como 65, quedando como sigue:

«Artículo 65. Licencias de servicios portuarios en estaciones marítimas y terminales dedicadas a uso particular.

[...]

3. El titular de una licencia de prestación del servicio portuario no tendrá que ser necesariamente el titular de la autorización o concesión de una estación marítima de pasajeros o de una terminal de mercancías dedicadas a uso particular aunque el otorgamiento de la licencia estará vinculado a la existencia de un contrato

entre el solicitante de la licencia y el titular de la autorización o concesión, con arreglo a lo estipulado en el artículo 64.4.

En el caso de los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías, el concesionario o el titular de una autorización de una estación marítima de pasajeros o de una terminal de mercancías dedicadas a uso particular tendrá derecho a la obtención de una licencia para la prestación de dichos servicios a los buques que operan en la misma, para sí mismo o, en su caso para un tercero con contrato en vigor con el titular de la concesión para la prestación de dichos servicios, tanto si está limitado el número de prestadores como si no lo está.»

JUSTIFICACIÓN

Se regula el vínculo que debe existir entre el prestador del servicio y el titular de la autorización o concesión la de estación marítima o terminal dedicada a uso particular y que, en el caso de los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías, dicho titular tendrá derecho a obtener a licencia para prestar el servicio en cualquier caso.

ENMIENDA NÚM. 348

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Nuevo artículo 66. Contenido de la licencia de prestación del servicio portuario

De adición.

Se propone añadir un nuevo artículo referente al contenido de las licencias, numerado como 66, con el siguiente contenido:

«Artículo 66. Contenido de la licencia de prestación del servicio portuario.

1. La licencia deberá incluir, al menos:

- a) Identificación de la persona física o jurídica titular de la licencia y la sede de la empresa.
- b) Clase de licencia otorgada, general o específica, y objeto de la misma.
- c) Ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio.

ENMIENDA NÚM. 349

- d) Obligaciones de servicio público que procedan.
- e) Medios materiales mínimos y sus características.
- f) Medios humanos mínimos y su cualificación.
- g) Requisitos de seguridad para la prestación del servicio.
- h) Obligaciones de protección del medio ambiente.
- i) Condiciones de prestación del servicio y, en su caso, de las instalaciones y equipamiento asociados al mismo, incluyendo niveles mínimos de rendimiento y de calidad del servicio.
- j) Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión, si procede.
- k) Plazo de vigencia.
- l) Garantías.
- m) Tasas portuarias.
- n) En las licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías, porcentaje mínimo de trabajadores que se deben tener contratados en régimen laboral común.
- ñ) En las licencias de 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 desecho y residuo y los criterios para, en su caso, 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.
- o) Compensación económica, en el caso de licencias de autoprestación e integración de servicios.

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

JUSTIFICACIÓN

Se incorpora y actualiza el contenido exigible a las licencias y se regula su posible modificación, haciendo prescriptivas las obligaciones de protección al medio ambiente y el porcentaje mínimo de trabajadores que deben tener contratados en régimen laboral común, caso este último en que se refiera al servicio de manipulación de mercancías. Asimismo, se adapta el contenido de la licencia a la estructura del servicio de recogida de desechos propuesto en la enmienda al artículo 80, así como al mantenimiento de la posibilidad de que puedan darse licencias de autoprestación e integración de servicios.

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Nuevo artículo 67. Transmisión de la licencia de prestación del servicio portuario

De adición.

Se propone añadir un nuevo artículo referente a la transmisión de las licencias, numerado como 67, con el siguiente contenido:

«Artículo 67. Transmisión de la licencia de prestación del servicio portuario.

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

a) Que la transmisión se haga a favor de una persona física o jurídica que cumpla los requisitos señalados en el artículo 60.2.

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

c) Que se cumplan los requisitos previstos en el artículo 117.3 cuando la licencia se transmita junto con la concesión del dominio público en el que se desarrolla la actividad.

2. La transmisión estará en todo caso subordinada a la previa conformidad de la Autoridad Portuaria y, en su caso, a la preceptiva autorización de las autoridades de competencia, teniendo respecto a los contratos de trabajo del personal del titular de la licencia, los efectos previstos en la legislación laboral.»

JUSTIFICACIÓN

Se regula la transmisión de licencias, por razones de seguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 350

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Nuevo artículo 68. Extinción de la licencia de prestación del servicio portuario

De adición.

Se propone añadir un nuevo artículo referente a la extinción de las licencias, numerado como 68, con el siguiente contenido:

«Artículo 68. Extinción de la licencia de prestación del servicio portuario.

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

- a) Por transcurso del plazo previsto en la licencia.
- b) Revocación por pérdida o incumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 60.2, de las condiciones establecidas en el título habilitante o por la no aceptación a las prescripciones particulares del servicio que hayan sido modificadas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 66.2 de esta Ley.
- c) Revocación cuando, como consecuencia de la declaración de limitación del número de prestadores de un servicio, el número de licencias en vigor supere el de la limitación, sin perjuicio de la indemnización que corresponda. Reglamentariamente se establecerá el procedimiento a seguir para la revocación de las licencias.
- d) Por extinción de la concesión o autorización o rescisión del contrato al que se refiere el artículo 64.4 de esta Ley.
- e) Por las demás causas previstas en las prescripciones particulares del servicio.

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

JUSTIFICACIÓN

Se regula la extinción de licencias, por razones de seguridad jurídica, con la debida coherencia con lo dispuesto en los contenidos mínimos de los Pliegos de Prescripciones Particulares regulados en el artículo 58 (nuevo artículo 60) y de las licencias (nuevo artículo 66), así como ser realizan correcciones técnicas.

ENMIENDA NÚM. 351

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 64. Registro de empresas prestadoras de servicios portuarios

De modificación.

Se propone modificar la numeración del artículo 64 que pasa a ser el artículo 69, en consonancia con otras enmiendas propuestas y sustituir el término «contrato suscrito» por el de «licencia otorgada», quedando como sigue:

«Artículo 69. Registros de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios.

[...]

2. Se crea en Puertos del Estado el Registro General de empresas prestadoras de servicios portuarios, que tendrá carácter público y se dividirá por secciones, una por cada servicio portuario, La inscripción se practicará de oficio por Puertos del Estado, debiendo cada Autoridad Portuaria suministrarle información sobre las licencias otorgadas para la prestación de los servicios.

[...]

JUSTIFICACIÓN

En consonancia con otras enmiendas propuestas, se refuerza el libre acceso a la prestación de servicios bajo la figura de la licencia, en lugar de la del contrato, al objeto de recoger las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia.

ENMIENDA NÚM. 352

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 65. Régimen de incompatibilidades. Apartado 1. Primer párrafo

De modificación.

Se propone modificar el primer párrafo del apartado 1 del artículo 65 (que pasa a numerarse como 70 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

«Artículo 70. Régimen de incompatibilidades.

1. Cuando el titular de una licencia para la prestación de un servicio portuario ostente una cuota de mercado superior al 50 por ciento de la actividad relacionada con la prestación de un servicio portuario en un puerto, medida en términos de toneladas de mercancías manipuladas, número de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje embarcados y desembarcados, número de unidades de arqueo bruto (GT), de número de servicios realizados a buques o de la cantidad de desechos o residuos recogidos, o que alcance dicho porcentaje a través de otras licencias en cuyos titulares tenga influencia efectiva, ninguna persona física o jurídica que disponga de influencia efectiva en la gestión de la misma, podrá tener influencia efectiva en la gestión del titular de otra licencia que preste o vaya a prestar el mismo servicio portuario en el mismo puerto.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se propone incorporar una redacción más clara, que aluda directamente al titular de una licencia para la prestación de un servicio portuario, y que permita diagnosticar de forma más objetiva si posee o no una cuota de mercado superior al 50% de la actividad relacionada con el servicio, tal y como recomienda la Comisión Nacional de la Competencia. En caso de que ostente más del 50% de dicha cuota, no podrá participar en otra licencia relacionada con el mismo servicio.

ENMIENDA NÚM. 353

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 65. Régimen de incompatibilidades. Apartado 3

De modificación.

Se propone modificar el apartado 3 del artículo 65 (que pasa a numerarse como 70 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

«Artículo 70. Régimen de incompatibilidades.

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

[...]»

JUSTIFICACIÓN

A la obligatoriedad que tiene el prestador de un servicio portuario de comunicar cualquier cambio en su composición accionarial, se le añade previamente la de informar simplemente de su composición accionarial, independientemente de que haya cambios, cuando así lo requiera la Autoridad Portuaria.

ENMIENDA NÚM. 354

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 65. Régimen de incompatibilidades. Apartado 4

De modificación.

Se propone modificar el apartado 4 del artículo 65 (que pasa a numerarse como 70 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

«Artículo 70. Régimen de incompatibilidades.

4. El titular de una licencia para la prestación de un servicio portuario de practicaje no podrá participar, por sí mismo o a través de personas físicas o jurídicas interpuestas, en el capital o en la gestión de empresas autorizadas para la prestación de cualquier otro servicio técnico-náutico en el mismo puerto, salvo en los supuestos previstos en los artículos 81 y 82 de esta Ley.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se sustituye el término contrato por el de licencia, en línea con las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia y se realizan correcciones en coherencia con la posibilidad legal de licencias de autoprestación e integración de servicios.

ENMIENDA NÚM. 355

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 66. Separación contable. Apartado 1

De modificación.

Se propone modificar el apartado 1 del artículo 66 (que pasa a numerarse como 71 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

«Artículo 71. Separación contable.

1. Los titulares de licencias de prestación de servicios portuarios deberán llevar, para cada uno de los servicios que presten en una Autoridad Portuaria, una estricta separación contable con arreglo a los usos y prácticas comerciales admitidas, entre dichos servicios y sus otras actividades, e informar en la memoria de las cuentas anuales, por separado, de cada uno de los servicios portuarios que presten en cada puerto. Lo mismo será exigible a la Autoridad Portuaria cuando preste directamente un servicio portuario.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se sustituye el término contrato por el de licencia, en línea con las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia. Además se refuerza la obligatoriedad de llevar una contabilidad por separado para cada servicio portuario, con arreglo a los usos y prácticas comerciales admitidas.

ENMIENDA NÚM. 356

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 66. Separación contable. Apartado 2

De modificación.

Se propone modificar el apartado 2 del artículo 66 (que pasa a numerarse como 71 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

«Artículo 71. Separación contable.

[...]

2. Los titulares de licencias de servicios portuarios, cuando presten varios servicios portuarios o presten un servicio portuario realizando al mismo tiempo otro tipo de actividad, deberán someter sus cuentas anuales a auditoría de cuentas, de acuerdo con la normativa sobre el particular. Dichas cuentas anuales y el correspondiente informe de auditoría deberán presentarse a la Autoridad Portuaria, en el plazo máximo de quince días desde su aprobación.»

JUSTIFICACIÓN

Se sustituye el término contrato por el de licencia, en línea con las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia y se enmarca la auditoría de cuentas a la normativa aplicable en cada caso.

ENMIENDA NÚM. 357

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 67. Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios. Apartado 1, párrafo 2.º

De modificación.

Se propone sustituir el artículo 67 (que pasa a numerarse como 72 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

«Artículo 72. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

1. Se crea un Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, adscrito a Puertos del Estado, con la finalidad de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones.

Por acuerdo del Consejo Rector de Puertos del Estado se establecerá la composición y funcionamiento del Observatorio Permanente, debiendo quedar garantizada la presencia de las organizaciones representativas de los prestadores, trabajadores y usuarios de los servicios portuarios.

2. Puertos del Estado elaborará un informe anual de competitividad a partir de los análisis y conclusiones del Observatorio Permanente. Dicho informe será elevado al Ministerio de Fomento.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se atribuye al Consejo Rector de Puertos del Estado el establecimiento de la composición y funcionamiento del Observatorio Permanente.

ENMIENDA NÚM. 358

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 68. Comité de servicios portuarios

De modificación.

Se propone modificar el artículo 68 (que pasa a numerarse como 73 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

«Artículo 73. Comité de servicios portuarios.

En el Consejo de Navegación y Puerto se constituirá un Comité de servicios portuarios del que formarán parte los usuarios de servicios u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios representativas. La Autoridad Portuaria consultará, al menos una vez al año, a dicho Comité en relación con las condiciones de prestación de dichos servicios, y, en particular, sobre

las tarifas de los servicios portuarios abiertos al uso general, la organización y la calidad de los servicios, así como, en su caso, sobre el establecimiento, mantenimiento o revisión del acuerdo de limitación del número de prestadores de un servicio.

Los informes y Actas del Comité se remitirán al Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.»

JUSTIFICACIÓN

Con esta enmienda se propone integrar el Comité de servicios portuarios en el Consejo de Navegación y Puerto. Se refuerza el hecho que este Comité debe ser consultado en su caso, respecto al establecimiento, mantenimiento o revisión de los acuerdos de limitación del número de prestadores.

ENMIENDA NÚM. 359

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Nuevo artículo 74. Supervisión y promoción de la competencia en la prestación de los servicios portuarios

De adición.

Se introducir un nuevo artículo numerado como 74 con el siguiente contenido:

«Artículo 74. Supervisión y promoción de la competencia en la prestación de los servicios portuarios:

1. Con el fin de supervisar y fomentar las condiciones de competencia efectiva en la prestación de servicios portuarios, Puertos del Estado ejercerá en este ámbito las siguientes funciones específicas, sin perjuicio de las asignadas en este mismo ámbito a otros organismos:

a) Poner en conocimiento de la Comisión Nacional de la Competencia, oídas las Autoridades Portuarias afectadas, los actos, acuerdos, prácticas y conductas de las que se pudiera tener noticia en el ejercicio de sus atribuciones que presenten indicios de resultar contrarios a la Ley 1512007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia o pudieran alterar la libre competencia entre puertos.

b) Establecer recomendaciones para las Autoridades Portuarias y entidades prestadoras de servicios, con arreglo a las conclusiones emitidas por el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

c) Emitir circulares dirigidas a las entidades prestadoras de servicios portuarios, con el objeto de evitar o corregir prácticas contrarias a la libre competencia, que serán vinculantes una vez que se publiquen en el “Boletín Oficial del Estado”.

d) Autorizar, regular y controlar los servicios portuarios cuando excepcionalmente sean prestados directa o indirectamente por las Autoridades Portuarias o por una empresa en la que participe directa o indirectamente la Autoridad Portuaria, así como aprobar las tarifas en ese supuesto.

e) Autorizar los convenios, pactos o acuerdos que celebren dos o más Autoridades Portuarias a fin de garantizar el marco de competencia entre puertos.

f) Arbitrar en los conflictos que puedan surgir entre las entidades prestadoras de servicios, a solicitud de éstas, cuando trasciendan el ámbito geográfico de una Autoridad Portuaria y, en su caso, entre dos Autoridades Portuarias por razón de los servicios prestados en cada una de ellas o en ambas.

g) Realizar la propuesta de resolución de expedientes sancionadores por infracciones en la prestación de servicios portuarios tipificadas en el Título IV, Capítulo III de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la disposición final segunda de la Ley 48/2003 y cualificadas como muy graves, en cuantía inferior a 1.200.000 euros.

2. Con el fin de supervisar y fomentar las condiciones de competencia efectiva en la prestación de servicios portuarios, en su propio ámbito territorial y funcional, las Autoridades Portuarias, ejercerán las siguientes funciones específicas:

a) Informar a Puertos del Estado sobre los actos, acuerdos, pactos o conductas que presenten indicios de resultar contrarios a la Ley 1512007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia o puedan alterar la libre competencia entre los prestadores de servicios.

b) Arbitrar en los conflictos que puedan surgir entre las entidades prestadoras de servicios, a solicitud de éstas, en su ámbito territorial.

c) Ejercer la potestad sancionadora para los supuestos de infracciones en la prestación de servicios portuarios tipificados en el Título IV, Capítulo III de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Disposición final segunda de la Ley 48/2003 y cualificadas como graves.

d) Aprobar las tarifas máximas en los servicios portuarios, excepto en las terminales marítimas de pasajeros y mercancías dedicadas a uso particular, cuando el número de prestadores del servicio esté limi-

tado o sea insuficiente para garantizar la competencia. Asimismo, controlar la transparencia de las tarifas y los conceptos que se facturen.»

JUSTIFICACIÓN

Con esta enmienda se recogen las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia en el sentido de establecer mecanismos de supervisión y promoción de la competencia en el ámbito portuario, a cargo de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, en sus respectivos ámbitos competenciales.

ENMIENDA NÚM. 360

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista**

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 69. Definición y características del servicio de practicaaje. Apartado 1

De modificación.

Se propone modificar el apartado 1 del artículo 69 (que pasa a numerarse como 75 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

«Artículo 75. Definición y características del servicio de practicaaje.

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

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se elimina la alusión al Pliego de Condiciones Generales, la cual se considera un error en el proyecto de Ley, al haberse eliminado con carácter general.

ENMIENDA NÚM. 361

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 69. Definición y características del servicio de practicaje. Apartado 2

De modificación.

Se propone modificar el apartado 2 del artículo 69 (que pasa a numerarse como 75 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

«Artículo 75. Definición y características del servicio de practicaje.

[...]

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.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se mantiene la propuesta de nueva exención del servicio de practicaje incluida en el Proyecto de Ley, aunque matizada (si la Capitanía Marítima no detecta riesgos para la seguridad) e incorporando todas las embarcaciones al servicio de las Administraciones

públicas que tengan su base en el puerto, ya que se da por supuesto que en esas circunstancias la experiencia local de los capitanes está garantizada.

No es necesario destacar a los buques de dragado en los casos de exención, dado que se encuentran incorporados en los criterios que con carácter más general se establecen en la ley.

ENMIENDA NÚM. 362

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 69. Definición y características del servicio de practicaje. Apartado 4. Primer párrafo

De modificación.

Se propone modificar el primer párrafo del apartado 4 del artículo 69 (que pasa a numerarse como 75 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

«Artículo 75. Definición y características del servicio de practicaje.

[...]

4. La Administración marítima realizará las pruebas necesarias para habilitar como práctico de puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se añade la obligatoriedad de que no exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas de habilitación como práctico, para dejar claro el libre acceso al ejercicio de la profesión de práctico, independientemente de que el servicio permanezca sin liberalizar.

ENMIENDA NÚM. 363

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 69. Definición y características del servicio de practicaje. Apartado 4. Nuevo párrafo

De adición.

Se propone la adición de un nuevo párrafo a continuación del primer párrafo del apartado 4 del artículo 69 (que pasa a numerarse como 75 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

«Artículo 75. Definición y características del servicio de practicaje.

[...]

4. La Administración marítima realizará las pruebas necesarias...

[...]

La Autoridad Portuaria facilitará la formación práctica en el puerto. A tal efecto, se incluirá en las prescripciones particulares del servicio de practicaje la obligación de las empresas prestadoras de colaborar en la formación práctica de los candidatos que hayan superado las pruebas de conocimientos teóricos, así como el número máximo de aspirantes que puedan ser aceptados en cada convocatoria, su periodicidad y su plazo de vigencia. En el caso de que en una convocatoria el número de aspirantes a formación práctica sea superior al número de plazas, la selección la realizará la Autoridad Portuaria de acuerdo con criterios basados en los principios de igualdad, mérito y capacidad.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se añade la necesidad de la Autoridad Portuaria y del prestador del servicio de facilitar la formación práctica en el puerto, cuando así sea requerido.

ENMIENDA NÚM. 364

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 70. Definición y características del servicio de remolque portuario

De modificación.

Se propone la numeración de este artículo, pasando del 70 al 76 en línea con anteriores enmiendas:

«Artículo 76. Definición y características del servicio de remolque portuario.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con otras propuestas anteriormente.

ENMIENDA NÚM. 365

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 71. Definición y características del servicio de amarre y desamarre de buques

De modificación.

Se propone la numeración de este artículo, pasando del 71 al 77 en línea con anteriores enmiendas:

«Artículo 77. Definición y características del servicio de amarre y desamarre de buques.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con otras propuestas anteriormente.

ENMIENDA NÚM. 366

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 71. Definición y características del servicio de amarre y desamarre de buques. nuevo apartado 3

De modificación.

Se modifica el apartado 3 del artículo 71 (que pasa a numerarse como apartado 3 del artículo 77 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

«Artículo 77. Definición y características del servicio de amarre y desamarre de buques

[...]

3. Las Prescripciones Particulares del servicio contendrán los medios que este servicio debe disponer para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción contra incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.»

JUSTIFICACIÓN

Por simetría con otros servicios técnico-náuticos, debe recordarse la obligatoriedad de regular en el Pliego de Prescripciones Particulares los medios que deberán ponerse a disposición en los servicios de extinción incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

ENMIENDA NÚM. 367

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 72. Definición y alcance de los servicios al pasaje

De modificación.

Se propone la numeración de este artículo, pasando del 72 al 78 en línea con anteriores enmiendas y se cambia su título, el de la sección donde se halla y el primer párrafo del apartado 1 para pasar los servicios al pasaje del plural al singular:

«Artículo 78. Definición y alcance del servicio al pasaje.

1. El servicio al pasaje incluirá:

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con la propuesta para el artículo 57 2. b) por la que se plantea integrar en un solo servicio todas las actividades de embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes y de vehículos en régimen de pasaje.

ENMIENDA NÚM. 368

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías

De modificación.

Se propone la numeración de este artículo, pasando del 73 al 79 en línea con anteriores enmiendas y se sustituye el término público por el de portuario, quedando como sigue:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]».

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con otras propuestas anteriormente. El servicio está catalogado ya como portuario.

ENMIENDA NÚM. 369

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 1.a.2.º)

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.a 2.º) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

2.º) La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía directamente desde un medio de transporte terrestre, o desde el muelle o pantalán, al costado del buque.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se añade el pantalán como instalación portuaria desde la que se puede realizar actividad de carga y estiba.

ENMIENDA NÚM. 370

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 1.a.4.º)

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.a 40) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

4.º) La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque, de acuerdo con los planes de estiba e indicaciones del capitán del buque o de los oficiales en quienes delegue esta responsabilidad.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se aclara que se trata del capitán del buque.

ENMIENDA NÚM. 371

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 1.a.5.º)

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.a 5.º) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

5.º) El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se elimina la alusión al artículo 79 para evitar confusiones.

ENMIENDA NÚM. 372

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 1.b.1.º)

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.b 1.º) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

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

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se sustituye el término liberación por el de suelta, más común en el ámbito portuario.

ENMIENDA NÚM. 373
FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 1.b.4.º)

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.b.4.º del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

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

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se añade el pantalán como instalación portuaria desde la que se puede realizar actividad de carga y estiba.

ENMIENDA NÚM. 374
FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 1.b.5.º)

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.b.5.º del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

5.º) La descarga de la mercancía, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre muelle o pantalán para su posterior recogida por vehículos o medios de transporte horizontal y, en su caso, su traslado a la zona de almacenamiento o depósito dentro del puerto, y el depósito y apilado de la mercancía en dicha zona.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se añade el pantalán como instalación portuaria desde la que se puede realizar actividad de carga y estiba y se aclara que el traslado a la zona de almacenamiento o depósito será cuando se requiera. Se elimina la alusión a movimientos con relación al exterior del puerto.

ENMIENDA NÚM. 375
FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 1.b.6.º)

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.b.6.º del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

6.º) El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se elimina la alusión al artículo 79 para evitar confusiones.

ENMIENDA NÚM. 376**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 1.c)

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.c) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

c) La actividad de trasbordo comprende el destrincaje o suelta, siempre que no se realice por la tripulación del buque y la desestiba en el primer buque, la transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro y la estiba en el segundo buque y posterior trincaje, siempre que no se realice por la tripulación del buque, en el segundo buque.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se añaden los trincajes y destrincajes en cada buque respectivo, siempre y cuando no se realicen por tripulación del buque.

ENMIENDA NÚM. 377**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 2.b)

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 2.b) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

b) Las cartas, tarjetas, paquetes postales y otros bienes que sean objeto del servicio postal o de mensajería.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se añaden los bienes relacionados con servicios de mensajería como excepción a la mercancía objeto de tráfico marítimo.

ENMIENDA NÚM. 378**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 2.c)

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 2.c) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

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

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se elimina el hecho de que los productos derivados de la pesca fresca y del bacalao verde tengan que ser elaborados a bordo de los buques para su consideración como excluidos del concepto de mercancía objeto de tráfico marítimo.

ENMIENDA NÚM. 379

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 2.d)

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 2.d) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

d) Los desechos y residuos generados por el buque, así como los desechos y residuos de la carga procedente de los buques.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se precisa mejor los tipos de desechos y residuos excluidos del concepto de mercancía objeto de tráfico marítimo.

ENMIENDA NÚM. 380

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 3. Párrafo 1.º

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el primer párrafo del apartado 3 del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

3. Quedan exentas de su consideración como servicio portuario de manipulación de mercancías las actividades siguientes:

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se deja más clara que se trata de actividades que quedan fuera del ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías, a todos los efectos.

ENMIENDA NÚM. 381

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 3.a)

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.a) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

a) El manejo de medios mecánicos propiedad de la Autoridad Portuaria y la manipulación de mercancías del Ministerio de Defensa, salvo que en este último caso el servicio se realice por una empresa titular de una licencia para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se modifica el término contrato por el de licencia en línea con anteriores enmiendas realizadas.

ENMIENDA NÚM. 382

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 3.b).

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.b) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

b) El manejo de cabezas tractoras o grúas automóbiles que no estén permanentemente adscritas a operaciones portuarias y sean conducidas por su personal habitual.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se elimina el término manipulación para aludir a todo tipo de operaciones portuarias.

ENMIENDA NÚM. 383

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 3.c).

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.c) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

c) El embarque y desembarque de camiones, automóviles y cualquier clase de vehículos a motor con sus remolques o semirremolques.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Con esta enmienda se excluye de las normas que regulan el servicio de manipulación de mercancías, el embarque y desembarque de camiones, automóviles y cualquier clase de vehículos a motor, sean o no acompañados, por no requerir medios auxiliares ajenos a estos vehículos.

ENMIENDA NÚM. 384

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 3.d)

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.d) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

d) La conducción, enganche y desenganche de cabezas tractoras que embarquen o desembarquen remolques o semirremolques, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio del puerto hasta su embarque, o desde el barco hasta fuera de la mencionada zona.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se incorporan los semirremolques y se aclara que la zona de servicio es la del puerto.

ENMIENDA NÚM. 385**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 3.e).

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.e) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

e) La conducción de vehículos de todo tipo que transporten mercancías hasta pie de grúa o de instalación de carga o de rampa de embarque, en operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a buque, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio del puerto.

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

En ambos casos, las operaciones de conexión de los medios de carga y descarga. En este supuesto, se consideran incluidas las operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a buque y las de buque a cualquier medio de transporte terrestre.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se aclara cada tipo de operación en este grupo relacionado con la conducción de vehículos desde o hasta la instalación portuaria.

ENMIENDA NÚM. 386**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 3.f).

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.f) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

f) Las labores de sujeción y suelta de la carga a bordo del buque, cuando sean realizadas por las tripulaciones de los buques.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica.

ENMIENDA NÚM. 387**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 3.g)

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.g) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

g) Las operaciones de carga, descarga y trasbordo para el avituallamiento. Asimismo, las operaciones de carga, descarga y trasbordo para el aprovisionamiento de buques cuando no se precise emplear medios de carga adscritos permanentemente al servicio de manipulación de mercancías, así como la carga o descarga de las piezas y repuestos para la reparación del buque y la maquinaria y herramientas precisas para dichos trabajos.

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

A su vez, se consideran operaciones de aprovisionamiento las que se refieren a los siguientes productos: los destinados exclusivamente al consumo de la tripulación y de los pasajeros, productos de consumo para uso doméstico, los destinados a la alimentación de los ani-

males transportados y los consumibles utilizados para la conservación, tratamiento y preparación a bordo de las mercancías transportadas.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se añaden los términos «a estos efectos» y «a su vez» para definir el alcance del avituallamiento y aprovisionamiento, respectivamente, a efectos de reconocer las mercancías excluidas del ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías, cuando sean realizadas por las tripulaciones del buque. También se sustituye el término genérico «operaciones de manipulación portuaria» por el más concreto de «al servicio de manipulación de mercancías».

ENMIENDA NÚM. 388

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 3.i).

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.i) del artículo 73:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

i) Las operaciones que se realicen en instalaciones portuarias en régimen de concesión o autorización, cuando dichas instalaciones estén directamente relacionadas con plantas de transformación, instalaciones de procesamiento industrial o envasado de mercancías propias que se muevan por dichos terminales marítimos de acuerdo con su objeto concesional, salvo que se realicen por una Empresa estibadora.

Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías que sean realizadas en concesión o autorización deberán ser realizadas con trabajadores que cumplan los requisitos de formación exigidos por los artículos 144 y 145 de esta Ley, sin que sea exigible la participación de la empresa por cuya cuenta presten sus servicios los trabajadores en el capital de la Socie-

dad de Gestión de Estibadores Portuarios regulada en el Título V de la presente Ley.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Con esta enmienda se pasa a una sola denominación para la entidad que gestiona los trabajadores en relación laboral especial, para la que se propone «Sociedad de Gestión de Estibadores Portuarios» y se realizan modificaciones en coherencia con el resto de enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 389

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 73. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías. Apartado 4.

De modificación.

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 4 del artículo 73, quedando como sigue:

«Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]

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

En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarboles el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorando de París o, independientemente de su pabellón, que esté descrito como de alto o muy alto riesgo por el nuevo régimen de inspección.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Correcciones técnicas acordes con los mecanismos previstos en el Memorando de París y con el régimen de inspección, así como para dotar al texto de mayor seguridad jurídica, Por otra parte se suprime la referencia a los regímenes laborales de los trabajadores ya que su regulación se propone incorporarla en un nuevo Título V, tal como se ha señalado, con el objeto de separar la regulación del servicio con los regímenes laborales de sus trabajadores.

ENMIENDA NÚM. 390

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

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

De supresión.

Se suprime el artículo 74. Régimen laboral aplicable en el ámbito del servicio de manipulación de mercancías.

JUSTIFICACIÓN

Se propone que todos los aspectos asociados con el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías se incluyan en un nuevo Título V con el objeto de incorporar de forma conjunta, completa y con máxima transparencia toda la regulación del régimen de estiba.

ENMIENDA NÚM. 391

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 75. Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba

De supresión.

Se suprime el artículo 75. Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba.

JUSTIFICACIÓN

Se propone que todos los aspectos asociados con el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías se incluyan en un nuevo Título V con el objeto de incorporar de forma conjunta, completa y con máxima transparencia toda la regulación del régimen de estiba.

ENMIENDA NÚM. 392

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 76. Contratación de los trabajadores de estiba

De supresión.

Se suprime el artículo 76. Contratación de los trabajadores de estiba.

JUSTIFICACIÓN

Se propone que todos los aspectos asociados con el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías se incluyan en un nuevo Título V con el objeto de incorporar de forma conjunta, completa y con máxima transparencia toda la regulación del régimen de estiba.

ENMIENDA NÚM. 393

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 77. Relación laboral especial de los trabajadores de estiba

De supresión.

Se suprime el artículo 77. Relación laboral especial de los trabajadores de estiba.

JUSTIFICACIÓN

Se propone que todos los aspectos asociados con el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías se incluyan en un nuevo Título V con el objeto de incorporar de forma conjunta, completa y con máxima transparencia toda la regulación del régimen de estiba.

ENMIENDA NÚM. 394

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 78. Intervención de las Comunidades Autónomas en la determinación del porcentaje de contratación en régimen laboral común

De supresión.

Se suprime el artículo 78. Intervención de las Comunidades Autónomas en la determinación del porcentaje de contratación de régimen laboral común.

JUSTIFICACIÓN

Se propone que todos los aspectos asociados con el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías se incluyan en un nuevo Título V con el objeto de incorporar de forma conjunta, completa y con máxima transparencia toda la regulación del régimen de estiba.

ENMIENDA NÚM. 395

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 79. Servicio de manipulación de mercancías en autopistas del mar

De supresión.

Se suprime el artículo 79. Servicio de manipulación de mercancías en autopistas del mar.

JUSTIFICACIÓN

Se propone que todos los aspectos asociados con el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías se incluyan en un nuevo Título V con el objeto de incorporar de forma conjunta, completa y con máxima transparencia toda la regulación del régimen de estiba.

ENMIENDA NÚM. 396

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 80. Régimen de prestación. Apartado 2

De modificación.

Se modifica el apartado 3 del presente artículo quedando del siguiente tenor:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

[...]

2. A los efectos de esta ley, se entiende por desechos generados por buques, todos los producidos por el buque, incluyendo los desechos relacionados con la carga, y que están regulados por los anexos I y IV (líquidos), V (sólidos) y VI (residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape) del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques de 1973), modificado por su Protocolo de 1978, en su versión vigente (MARPOL 73/78) y por su Protocolo de 1997 que enmendaba el citado Convenio y añadía el anexo VI al mismo. Los desechos generados por buques se considerarán residuos en el sentido del párrafo a) del artículo de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se aclara con mayor precisión la normativa vigente del Convenio Marpol que afecta a la definición de desechos.

ENMIENDA NÚM. 397

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 80. Régimen de prestación. Apartado 3.

De modificación.

Se modifica el apartado 3 del presente artículo quedando del siguiente tenor:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

[...]

3. Se entiende como desechos relacionados con la carga los restos de embalajes, elementos de trincado o sujeción, y otros, que se encuentran a bordo en bodegas de carga o tanques, que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga, según se definen en las Directrices para la aplicación del anexo V de MARPOL 73/78,

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se aclara con mayor precisión la normativa del Convenio Marpol que afecta a la definición de desechos.

ENMIENDA NÚM. 398

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 80. Régimen de prestación. Apartado 4

De modificación.

Se modifica el apartado 4 del presente artículo quedando del siguiente tenor:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

[...]

4. No se consideran desechos generados por buques los residuos de la carga, entendiéndose como tales

los restos de cualquier material de carga que se encuentren a bordo de bodegas de carga o tanques y que permanezcan una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza ni los derrames del material de carga. A los efectos de esta Ley no estará incluida en el servicio portuario de recepción de desechos generados por los buques, la recogida de los residuos de carga y de las sustancias que agotan la capa de ozono y los equipos que las contienen, a los que se hace referencia en el artículo 130 de la Ley 48/2003, modificado por esta Ley.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se concretan los residuos y desechos no incluidos en el servicio.

ENMIENDA NÚM. 399

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 80. Régimen de prestación. Apartado 5

De modificación.

Se modifica el apartado 5 del presente artículo quedando del siguiente tenor:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

[...]

5. Únicamente podrán prestar este servicio las empresas que, habiendo obtenido la correspondiente licencia de la Autoridad Portuaria, hayan sido autorizadas por el órgano medioambiental competente para la realización de las actividades de gestión de los desechos a que se refiere este servicio y, asimismo, hayan acreditado documentalmente un compromiso de aceptación para su tratamiento o eliminación por parte del gestor destinatario.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se modifica el vínculo entre la Autoridad Portuaria y el prestador del servicio para adaptarlo a un régimen

de licencias, en sintonía con las directrices de la Comisión Nacional de la Competencia.

ENMIENDA NÚM. 400

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 80. Régimen de prestación. Apartado 6

De modificación.

Se modifica el apartado 6 del artículo 80, quedando del siguiente tenor:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

[...]

6. En las Prescripciones Particulares del servicio se incluirán, entre otras, sin perjuicio de las que se establezcan en la licencia correspondiente, las características y condiciones técnicas que deben cumplir las operaciones e instalaciones de recepción de desechos, las cuales deberán ajustarse a las normas aprobadas por las Administraciones competentes, así como los medios que deba incorporar el prestador el servicio para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de lucha contra la contaminación marina.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se elimina la alusión al Pliego de Condiciones del servicio dado que estaba incluido por error en este artículo del proyecto de Ley y se sustituye el término contrato por el de licencia.

ENMIENDA NÚM. 401

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 80. Régimen de prestación. Apartado 8

De modificación.

Se modifica el apartado 8 del presente artículo quedando del siguiente tenor:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

[...]

8. Con la finalidad de reducir los vertidos al mar de los desechos generados por los buques, las Autoridades Portuarias cobrarán una tarifa fija a los buques que atraquen, en cada escala en el puerto, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos previsto en este artículo. Dicha tarifa fija, dependiente de las unidades de arqueo bruto (GT) del buque les dará derecho a descargar por medios de recogida terrestre en la Zona 1 del puerto, sin coste adicional, durante los siete primeros días de la escala, todos los desechos líquidos del Anexo I y de desechos sólidos del Anexo V del Convenio Marpol 73/78.

Si la recogida se realiza por medios marinos o tiene lugar en la Zona II del puerto la tarifa fija será un 25 por ciento superior que la establecida para la recogida en zona I.

Por las descargas correspondientes a los desechos de los Anejos IV y VI, así como por las realizadas después del séptimo día de la escala, los buques abonarán directamente al prestador del servicio la tarifa que corresponda por los volúmenes recogidos.

Los prestadores del servicio podrán convenir con sus usuarios, a su cargo, descuentos comerciales sobre la tarifa fija, en función, entre otros, de los tipos y volúmenes anuales de los desechos entregados.

La tarifa fija a aplicar a un buque en cada escala en un puerto será la resultante del producto de la cuantía básica (R) por los siguientes coeficientes, en función de las unidades de arqueo bruto del buque (GT):

- a) Buques entre 0 y 1.000 GT: 1,50.
- b) Buques entre 1.001 y 5.000 GT: 3,00.
- c) Buques entre 5.001 y 10.000 GT: 6,00.
- d) Buques entre 10.001 y 25.000 GT: 12,00.
- e) Buques entre 25.001 y 50.000 GT: 15,00.
- f) Buques entre 50.001 y 100.000 GT: 19,00.
- g) Buques de más de 100.000 GT: 21,00.

El valor de la cuantía básica (R) se establece en 80 €. El valor de la cuantía básica podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio en el sistema portuario.

Los volúmenes de desechos correspondientes a los Anexos I y V de MARPOL 73/78 efectivamente descargados serán abonados por la Autoridad Portuaria a las empresas prestadoras de acuerdo con las tarifas que se establezcan en las Prescripciones Particulares del servicio. En el caso de que la cantidad recaudada por la tarifa fija fuera superior a lo abonado en base a lo dispuesto en el párrafo anterior, la Autoridad Portuaria

podrá distribuir un porcentaje de la cantidad remanente entre los titulares de licencias del servicio, para contribuir a la viabilidad del servicio en caso de demanda insuficiente. Los criterios de distribución se incluirán en las prescripciones particulares del servicio que deberán ser objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se introduce que la tarifa fija sea igual para todos los puertos, dando derecho a la descarga de todo el volumen de desechos que desee, con el objeto de incentivar la entrega de desechos generados por los buques en los puertos, evitando su vertido al mar.

Con el objeto de compatibilizar este sistema con la existencia de competencia entre prestadores y beneficiar al usuario, se introduce la posibilidad que los prestadores del servicio puedan convenir con los usuarios, a su cargo, descuentos comerciales sobre la tarifa fija en función del volumen de desechos realmente entregados.

ENMIENDA NÚM. 402

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 80. Régimen de prestación. Apartado 9

De modificación.

Se modifica el apartado 9 del presente artículo quedando del siguiente tenor:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

[...]

9. El pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques es obligatoria para todos los buques en cada escala que realicen en el puerto, con un máximo de una vez cada siete días, con la salvedad de las bonificaciones y exenciones recogidas en los apartados 10 y 11 de este artículo. Esta tarifa será exigible a los sujetos pasivos de la tasa del buque en las condiciones establecidas para dicha tasa.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Dado que la tarifa fija del servicio de recepción de desechos generados por buques es una imposición pública, para dotarla de seguridad jurídica debe quedar reflejada las condiciones de exigibilidad y quien es el sujeto pasivo.

ENMIENDA NÚM. 403

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 80. Régimen de prestación. Apartado 10

De modificación.

Se modifica el apartado 10 del presente artículo, quedando del siguiente tenor:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

[...]

10. Se aplicarán las siguientes bonificaciones a la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques:

a) Cuando el buque disponga de un certificado de la Administración marítima en el que se haga constar que, por la gestión medioambiental del buque, por su diseño, equipos disponibles o condiciones de explotación, se generan cantidades reducidas de los desechos correspondientes: 20 por ciento.

b) Cuando el buque que en una escala no efectúa descarga de desechos del Anexo I acredita ante la Autoridad Portuaria, mediante un certificado expedido por la Administración Marítima, la entrega de los desechos de dicho anexo, así como el pago de las tarifas correspondientes, en el último puerto donde haya efectuado escala, siempre que se garantice la recogida de todos los desechos de este tipo en dicho puerto, que no se haya superado la capacidad de almacenamiento del mismo desde la escala anterior y que tampoco se vaya a superar hasta la próxima escala: 50 por ciento.

c) Los buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, particularmente los dedicados a líneas de transporte marítimo de corta distancia, y los dedicados a tráfico interior, cuando ante la Autoridad Portuaria se acredite, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega de desechos generados por los buques de los Anexos I y V, así como el pago de las tarifas correspondientes en alguno de los

puertos situados en la ruta del buque, y que garantice la recogida de todos sus desechos cuando el buque haga escala en dicho puerto de forma que en ninguno de sus viajes se supere la capacidad de almacenamiento de cada tipo de desechos. No obstante, en la escala donde realicen descarga deberán abonar el importe total de las tarifas fijas correspondientes. En todo caso, los buques mencionados no pagarán estas tarifas más de una vez por semana: 70 por ciento.

En el supuesto c), cuando el buque posea un plan que únicamente asegure la entrega de desechos sólidos del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78, la bonificación será del 20 por ciento sobre la tarifa fija; en caso de que el buque posea un plan que sólo asegure la entrega de desechos líquidos del Anexo I, la bonificación será del 50 por ciento.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Para facilitar su aplicación se reordenan las bonificaciones en un único apartado, ajustando su redacción a las enmiendas realizadas a este artículo.

ENMIENDA NÚM. 404

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 80. Régimen de prestación. Apartado 11

De modificación.

Se modifica el apartado 11 del presente artículo quedando del siguiente tenor:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

[...]

11. Estarán exentos del pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques, sin perjuicio de que satisfagan directamente al prestador del servicio las cantidades correspondientes a los volúmenes de desechos que realmente entreguen:

a) Los buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Estado de la Unión Europea o estando a su servicio, sólo presten servicios gubernamentales de carácter no comercial.

b) Los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria o asociadas a la realización de obras en la zona de servicio del puerto, las embarcacio-

nes al servicio de las Administraciones Públicas que tengan base en el puerto, así como las que formen parte de un servicio portuario y los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques, siempre que se acredite ante la Autoridad Portuaria, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

c) Los buques o embarcaciones de pesca fresca. En este supuesto, la Autoridad Portuaria deberá suscribir un convenio con las cofradías de pescadores con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

d) Las embarcaciones deportivas o de recreo autorizadas para un máximo de 12 pasajeros. En este supuesto, la Autoridad Portuaria deberá suscribir un convenio con los operadores de las dársenas o las instalaciones náutico-deportivas con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

e) Los buques que fondeen en zonas geográficas que no hayan necesitado la realización de obras de mejora y la instalación de equipos para posibilitar el fondeo.

f) Buques inactivos y buques a flote en construcción, gran reparación, transformación o desguace.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Para facilitar su aplicación se reordenan las exenciones en un único apartado, ajustando su redacción a las enmiendas realizadas a este artículo y a las exigencias de la legislación comunitaria.

ENMIENDA NÚM. 405

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 80. Régimen de prestación. Apartados 12, 13 y 14

De supresión.

Se suprimen los apartados 12, 13 y 14 del artículo 80.

JUSTIFICACIÓN

Los contenidos de los apartados 12, 13 y 14 se han incorporado a los apartados 10 y 11, al agrupar todos los supuestos de bonificaciones y exenciones en dos únicos apartados para un mejor seguimiento y aplicación de las mismas, adaptándose a la enmienda realizada al apartado 8.

ENMIENDA NÚM. 406

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 80. Régimen de prestación. Apartado 15

De modificación.

Se modifica el apartado 15 del artículo 80 y se numera como 12 debido a otras enmiendas, con el siguiente texto:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

[...]

12. En los casos contemplados en los apartados anteriores, no se tendrán en consideración los planes en los que intervengan instalaciones portuarias receptoras situadas en puertos extracomunitarios y que no figuren en los listados actualizados de Instalaciones de Recepción de la Organización Marítima Internacional (OMI), ni tampoco las descargas efectuadas en dichas instalaciones.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Los apartados de bonificaciones y exenciones no están referidos a contratos sino a planes.

ENMIENDA NÚM. 407

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 80. Régimen de prestación. Apartado 16

De modificación.

Se modifica el apartado 16 del artículo 80, que se reenumera como 13, que queda con el siguiente texto:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

[...]

13. Las cantidades recaudadas con la tarifa fija contribuirán a la financiación de los costes de prestación del servicio y a promover las mejores prácticas ambientales desincentivando el vertido de desechos al mar. A estos efectos, y a partir de un volumen mínimo de desechos descargados, la Autoridad Portuaria podrá establecer bonificaciones a la tarifa fija por cada metro cúbico de desecho que se acredite haber descargado, previo informe vinculante de Puertos del Estado y siempre que dichas bonificaciones se incorporen a la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria, en un marco de competencia leal entre puertos.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se incorpora la posibilidad de que la Autoridad Portuaria pueda hacer bonificaciones a la tarifa fija en función del volumen de desechos entregados, para incentivar la entrega de desechos y mantener en cierta medida la bonificación equivalente existente en la legislación vigente.

ENMIENDA NÚM. 408

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 80. Régimen de prestación. Apartado 17

De supresión.

Se suprime el apartado 17 del artículo 80.

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. El contenido de este apartado se ha incluido en la enmienda del apartado 8.

ENMIENDA NÚM. 409

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista**

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A los nuevos artículos 81, 82 y 83, incluidos en una nueva sección denominada servicios portuarios en régimen de autoprestación e integración de servicios

De adición.

Se propone la adición de nuevos artículos 81, 82, 83 y 84 dirigidos a la regulación de los servicios portuarios en régimen de autoprestación e integración de servicios, quedando como sigue:

«Sección 6.^a Servicios portuarios en régimen de autoprestación e integración de servicios»

«Artículo 81. Concepto de autoprestación.

1. A los efectos de esta Ley se considera autoprestación cuando el concesionario o el titular de una terminal de pasajeros o de mercancías dedicada al uso particular se presta a sí mismo los servicios al pasaje o de manipulación de mercancías, respectivamente, con personal y material propio, sin que se celebre ningún tipo de contrato con terceros a efectos de tal prestación.

También se considerará autoprestación cuando una compañía naviera se presta a sí misma uno o varios servicios portuarios con personal propio embarcado y material propio, sin que se celebre ningún tipo de contrato con terceros a efectos de tal prestación. En el caso de servicios de transporte marítimo de corta distancia regulares y de las autopistas del mar realizados con buques ro-ro puros, ro-pax, con-ro y ferries se podrán prestar a sí mismo los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías utilizando también personal propio en tierra. En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarbolan el pabellón de un Esta-

do incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorandum de París o, independientemente de su pabellón, que estén considerados como de alto o muy alto riesgo por el nuevo régimen de inspección.

2. El personal de la empresa autorizada para la autoprestación deberá cumplir los requisitos de cualificación exigidos al personal de las empresas prestadoras de servicios portuarios, salvo cuando se trate de personal del buque embarcado.

Artículo 82. Concepto de integración de servicios.

1. A los efectos de esta Ley se considera que existe integración de servicios cuando el concesionario o el titular de una autorización de una terminal de pasajeros o de mercancías dedicadas al uso particular puede prestar a los buques que operan en la misma uno o varios servicios técnico-náuticos, con medios propios, sin celebrar contrato con terceros cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios. En este supuesto, el naviero que opere en este tipo de terminales podrá elegir entre los servicios portuarios integrados y los abiertos al uso general.

2. Cuando en terminales dedicadas al uso particular con autorización para la integración de servicios la Autoridad Portuaria imponga la manipulación de mercancías ajenas, la operación de buques de terceros o la prestación de servicios al pasaje transportado en buques de terceros, los servicios técnico-náuticos a estos tráficos deberán ser prestados por las empresas con licencia de servicios portuarios abiertos al uso general.

Artículo 83. Requisitos y procedimiento de otorgamiento de las licencias de autoprestación y de integración de servicios.

1. La prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación y de integración de servicios serán autorizados por la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de la Administración Marítima en lo que se refiere a la seguridad marítima, que deberá emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación correspondiente, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

2. Para el servicio de practicaje no se podrá autorizar el régimen de autoprestación, sin perjuicio de la posibilidad de obtención de exenciones de practicaje, conforme a lo previsto en el artículo 75. A su vez, no se podrá autorizar el régimen de integración de servicios, salvo en los supuestos de puertos, atracaderos particu-

lares o terminales en régimen de concesión situados fuera de los límites geográficos de prestación del servicio portuario de practica, así como en aquellas otras situaciones excepcionales de análogas características a las anteriores,

3. Las licencias que autoricen la prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación o de integración de servicios deberán ajustarse a las prescripciones particulares de los servicios, excluyendo del contenido de dichas licencias las cláusulas a las que se refiere el artículo 65, con las condiciones establecidas en el mismo y con las que, en su caso, haya determinado la Administración Marítima en el informe emitido.

Entre los requisitos técnicos para la prestación de los servicios portuarios en este régimen no se podrá exigir un número mayor de medios humanos y materiales que los correspondientes a las operaciones unitarias previstas en la terminal, tanto las más simples como las más complejas, en las mismas condiciones de seguridad y calidad que se exigen para el resto de los prestadores.

4. Las licencias para la prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación o de integración de servicios podrán solicitarse en cualquier momento y se otorgarán como máximo por el plazo previsto en el artículo 63, pudiendo ser renovadas conforme lo indicado en dicho artículo. Estas licencias únicamente podrán ser denegadas por alguna de las razones previstas en el artículo 60 para limitar el número de prestadores.

Artículo 84. Compensaciones económicas.

1. En las licencias de autoprestación y en las de integración de servicios se establecerá la compensación económica que, en su caso, los titulares deberán abonar como contribución para que las obligaciones de servicio público que recaen sobre los titulares de licencias abiertas al uso general puedan ser atendidas, en particular las de mantener cobertura universal, la regularidad y la continuidad de los servicios.

2. El valor de dicha compensación se establecerá para cada licencia de conformidad con los criterios objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios establecidos al efecto en las prescripciones particulares de los servicios, entre los que se considerará el porcentaje que representa sobre el total de actividad de cada servicio portuario la realizada por el titular de una licencia de autoprestación o integración de servicios, en el ámbito geográfico afectado por las prescripciones particulares del servicio que sean de aplicación.

3. La compensación anual será facturada por la Autoridad Portuaria a los titulares de licencias de autoprestación e integración de servicios, en las condiciones establecidas en las prescripciones par-

ticulares de los servicios, distribuyéndose entre los prestadores de los servicios abiertos al uso general con arreglo a los criterios previstos en las referidas prescripciones particulares.»

JUSTIFICACIÓN

Se introduce la posibilidad de licencias de autoprestación y de integración de servicios ya contempladas en la legislación vigente como incentivo para la existencia de competencia en la prestación de servicios en la línea de las directrices de la CNC, así como su regulación.

La regulación de la autoprestación y la integración de servicios se ordenan en una Sección 6.^a, ya que no puede integrarse en la Sección 5.^a al regular el servicio de recepción de desechos.

ENMIENDA NÚM. 410

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la Sección 6.^a Servicio de Señalización Marítima.
Artículo 81. Concepto y regulación. Apartado 1.
Nuevo párrafo

De adición.

La Sección 6.^a Servicio de Señalización Marítima, se convierte en capítulo IV, dado que dicho servicio no puede estar englobado en el capítulo III al no ser servicio portuario, además se añade un nuevo párrafo tras el primer párrafo del apartado 1 del artículo 81, el cual se reenumera como 85 con el siguiente texto:

«CAPÍTULO IV

Del servicio de Señalización Marítima

Artículo 85. Concepto y regulación.

1. El servicio de señalización marítima...

La prestación de este servicio corresponde a cada Autoridad Portuaria en la zona geográfica que tenga asignada a estos efectos.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se redenomina la sección ya que este servicio no es un servicio portuario y se reenumera el artículo en coherencia con otras enmiendas de adición propuestas.

Para aclarar el concepto, se indica como referencia la zona geográfica que corresponda a cada organismo portuario.

ENMIENDA NÚM. 411

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 81. Concepto y regulación. Apartado 1.c)

De modificación.

Se modifica el apartado 1.c) del artículo 81 (reenumerado como 85), quedando como sigue:

«Artículo 85. Concepto y regulación.

1. El servicio de señalización marítima...

[...]

c) La instalación y mantenimiento del balizamiento de instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino, susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se amplía el listado de instalaciones excluidas del servicio a cualquiera en concesión que pueda suponer un obstáculo a la navegación (no solamente las relacionadas con cultivos marinos y emisarios submarinos).

ENMIENDA NÚM. 412

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 81. Concepto y regulación. Apartado 1. nuevo epígrafe g)

De adición.

Se añade un epígrafe al final del apartado 1 del artículo 81 (reenumerado como 85), con el siguiente texto:

«Artículo 85. Concepto y regulación.

[...]

1. El servicio de señalización marítima...

g) Los dispositivos necesarios para señalar la aproximación, el acceso y la navegación por el interior de los puertos de titularidad estatal.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se amplía el listado de instalaciones excluidas del servicio a los dispositivos destinados a señalar las aguas de acceso e interiores del puerto, por corresponder este tipo de dispositivos con la navegación portuaria, sujeta a la tasa del buque, separada de la navegación oceánica-costera, objeto de este artículo y sujeto a la tasa de ayudas a la navegación.

ENMIENDA NÚM. 413

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 81. Concepto y regulación. Apartado 2

De modificación.

Se modifica el apartado 2 del artículo 81 (reenumerado como 85), quedando del siguiente tenor:

«Artículo 85. Concepto y regulación.

[...]

2. Corresponde a Puertos del Estado determinar la procedencia o no del balizamiento, estableciendo sus características técnicas y ubicación, previo dictamen de la Comisión de Faros, sin perjuicio del órgano o entidad competente para su instalación y mantenimiento. Por razones de seguridad o urgencia, Puertos del Estado podrá autorizar balizamientos provisionales, sin perjuicio de los que definitivamente sean aprobados. La composición y funciones de la Comisión de Faros serán determinadas por el Ministerio de Fomento.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Debe ser Puertos del Estado, y no la Comisión de Faros, quien determine si procede o no un balizamiento y establecer sus características técnicas y ubicación.

La Comisión de Faros figura en el artículo 25 de la Ley 27/1992, modificada por Ley 62/1997, en las competencias asignadas a Puertos del Estado, atribuyéndose a esta Comisión, exclusivamente, la coordinación en materia de señalización marítima. Por ello y teniendo en cuenta la trayectoria de más de 150 años de esta Comisión y la necesidad de una tramitación ágil y práctica, se considera que el informe de la Comisión de Faros no debe de ser vinculante, así como que esta Comisión tenga que intervenir en todas y cada una de las consultas y asuntos ordinarios que se reciban en Puertos del Estado en relación con cualquier solicitud de balizamiento. Actualmente, la estructura y funciones de la Comisión de Faros están reguladas por OM de 27 de febrero de 1996. Por otra parte, por razones de seguridad, no debe eliminarse la previsión que existe en la legislación actual de que Puertos del Estado pueda autorizar balizamientos provisionales.

ENMIENDA NÚM. 414

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 81. Concepto y regulación. Apartado 3

De modificación.

Se modifica el apartado 3 del artículo 81 (renombrado como 85), quedando del siguiente tenor:

«Artículo 85. Concepto y regulación.

[...]

3. En los supuestos previstos en los párrafos a), b), c), d) y e) del apartado 1, el proyecto de ejecución, la instalación y el mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima deberán ser ejecutados a su costa por la Comunidad Autónoma o Administración correspondiente, o por el concesionario o autorizado, por el titular, promotor o responsable de la instalación, o por el causante del obstáculo artificial, según proceda, de conformidad con la normativa y características técnicas y ubicación de los dispositivos que hayan sido aprobados por Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Debe ser Puertos del Estado, y no la Comisión de Faros, quien determine las características técnicas y ubicación de los balizamientos. En línea con la enmienda anterior, la Comisión de Faros es un órgano consultivo que deberá emitir un informe con carácter previo al dictamen de Puertos del Estado.

ENMIENDA NÚM. 415

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 81. Concepto y regulación. Apartado 4

De modificación.

Se añade en el apartado 4 del artículo 81 (renombrado como 85), el siguiente listado de funciones específicas correspondientes a las Autoridades Portuarias en lo relativo a la señalización marítima:

«Artículo 85. Concepto y regulación.

[...]

4. A las Autoridades Portuarias, como parte del servicio de señalización marítima, se les asignan las siguientes funciones:

a) Aprobar los proyectos de ejecución o modificación de los dispositivos de señalización marítima cuya

instalación y mantenimiento corresponda a la Autoridad Portuaria.

b) Garantizar el efectivo cumplimiento de los balizamientos establecidos por Puertos del Estado, de forma que, en el supuesto de que los responsables de su instalación y mantenimiento no los ejecuten en el plazo establecido, será ejecutado por la Autoridad Portuaria a costa de aquéllos.

c) Informar, con carácter vinculante, los proyectos de ejecución de nuevos dispositivos o modificación de los existentes, cuya instalación y mantenimiento corresponda a terceros.

d) Inspeccionar las ayudas a la navegación marítima cuya instalación y mantenimiento corresponde a terceros y, en su caso, a costa de éstos, la adopción de las medidas conducentes al restablecimiento del servicio, incluidas las derivadas del ejercicio de la potestad sancionadora, cuando proceda.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se propone desarrollar el papel que las Autoridades Portuarias deben tener en la prestación del servicio de señalización marítima, a fin de dotar de mayor seguridad jurídica a este ámbito competencial.

ENMIENDA NÚM. 416

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 81. Concepto y regulación. Apartado 5

De modificación.

Se modifica el apartado 5 del artículo 81 (renumerado como 85), quedando como sigue:

«Artículo 85. Concepto y regulación.

[...]

5. Los responsables de la instalación y mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima tienen la obligación de comunicar tanto la puesta en servicio de nuevas señales, como las incidencias que se produzcan al Servicio Nacional de Coordinación de Radioavisos Náuticos Locales y Costeros, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima u órgano competente, a los efectos de su difusión a navegantes, cuando proce-

da. Asimismo se deberá comunicar a Puertos del Estado. Las ayudas a la navegación a las que se refiere el apartado 1 son una información adicional a la suministrada por las cartas náuticas y, en su caso, por los avisos a navegantes, que deben ser interpretadas conjuntamente con dichos documentos náuticos.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Es necesario actualizar el Organismo al que se deben remitir las comunicaciones de incidencias, hoy día Servicio Nacional de Coordinación de Radioavisos Náuticos Locales y Costeros, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. No obstante, se mantiene una referencia al organismo «competente», por si producen cambios en el futuro. Se elimina la alusión a la prevalencia de las Cartas Náuticas respecto de las señales marítimas, para indicar que son complementarias, y no opuestas, dado que en muchas ocasiones las señales marítimas marcan obstáculos que aún no han sido cartografiados.

ENMIENDA NÚM. 417

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al artículo 81. Concepto y regulación. Apartado 6

De modificación.

Se modifica el apartado 6 del artículo 81 (renumerado como 85), quedando como sigue:

«Artículo 85. Concepto y regulación.

[...]

6. Previamente a la aprobación de nuevos polígonos de cultivos marinos o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino, susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación, la Comunidad Autónoma o Administración competente deberá remitir el proyecto que incluya la delimitación de los mismos a Puertos del Estado, a fin de que, en el plazo máximo de dos meses, determine las características técnicas y ubicación de su balizamiento, debiendo garantizarse por la Comunidad Autónoma o Administración competente la instalación y mantenimiento de dicho balizamiento.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Se amplía el alcance del apartado 6 a fin de que no se limite solo a polígonos de acuicultura, y se extienda a cualquier otro tipo de instalación (incluyendo las aisladas y las que correspondan a otro tipo de actividad), tales como los emisarios submarinos y los parques de elementos generadores de energía.

ENMIENDA NÚM. 418

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 81. Concepto y regulación. Apartado 7

De modificación.

Se modifica el apartado 7 del artículo 81 (renumerado como 85), quedando como sigue:

«Artículo 85. Concepto y regulación.

[...]

7. Para la protección del servicio que prestan, garantizando su adecuada identificación y uso, el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, oída la Comisión de Faros, podrá establecer las servidumbres necesarias para garantizar la eficacia de las señales y de la prestación del servicio.

Previamente, la Autoridad Portuaria correspondiente remitirá a Puertos del Estado la memoria técnica solicitando dichas servidumbres, las cuales se limitarán a garantizar el acceso a las ayudas y su efectividad. En el caso de las ayudas visuales, las servidumbres podrán referirse a la protección del cono de luz, sus colores, su cadencia y su ritmo, así como a la iluminación del fondo.

Las servidumbres de protección de las ayudas radioeléctricas no podrán suponer limitaciones superiores a las establecidas en la normativa vigente en materia de telecomunicaciones en cuanto a la protección del espacio radioeléctrico.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se considera más adecuado que la propuesta de servidumbres al Ministerio de Fomento se efectúe por Puertos del Estado, en lugar de que se haga cargo de ella la Comisión de Faros, sin que ello presuponga la exclusión de esta Comisión de la tramitación correspondiente. Para realizar la propuesta, debe producirse

una solicitud de la Autoridad Portuaria que tenga adscrita la señal correspondiente, acompañada de una memoria técnica sobre el asunto.

ENMIENDA NÚM. 419

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al capítulo III. Servicios comerciales. Artículo 82. Definición y régimen de aplicación

De modificación.

Se renumera el Capítulo III como Capítulo IV y el artículo 82 como artículo 86, quedando como sigue:

«CAPÍTULO V

De los servicios comerciales»

«Artículo 86. Definición y régimen de aplicación. [...]»

JUSTIFICACIÓN

Cambio de numeración en consonancia con otras enmiendas de adición propuestas.

ENMIENDA NÚM. 420

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 82. Definición y régimen de aplicación. Apartado 2

De supresión.

Se suprime el apartado 2 del artículo 82 (renumerado como 86) y se renumera el apartado 3, en consecuencia, pasando a ser el nuevo apartado 2, quedando como sigue:

«Artículo 86. Definición y régimen de aplicación.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Se pasa el apartado 2 al siguiente artículo, por coherencia con el contenido de éste.

ENMIENDA NÚM. 421

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 83. Prestación de servicios comerciales y otras actividades

De modificación.

Se renumera el artículo 83 como 87, y se cambia su denominación, quedando como sigue:

«Artículo 87. Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades.
[...]»

JUSTIFICACIÓN

El cambio de numeración y de denominación del artículo se basa en mantener la debida coherencia con otros artículos del presente proyecto de Ley y en las enmiendas de adición propuestas al mismo.

ENMIENDA NÚM. 422

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 83. Prestación de servicios comerciales y otras actividades. Nuevo apartado 1

De adición.

Se añade al artículo 83 (renumerado como 87) un nuevo apartado 1 con el siguiente contenido:

«Artículo 87. Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades.

1. Los servicios comerciales se prestarán en régimen de concurrencia.

Los organismos públicos portuarios adoptarán medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de los mismos.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se pasa el apartado 2 del artículo 82 (renumerado como 88) al artículo 83 (renumerado como 89), por coherencia con el contenido de éste.

ENMIENDA NÚM. 423

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 83. Prestación de servicios comerciales y otras actividades. Apartado 1

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 83 (pasando a ser el apartado 2 del artículo 87), quedando como sigue:

«Artículo 87. Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades.

[...]

2. La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios por terceros requerirá la obtención de autorización de la Autoridad Portuaria. El plazo de vigencia de dicha autorización será el que se determine en el título correspondiente. Si la prestación del servicio comercial estuviera vinculada a la ocupación privativa del dominio público portuario, el plazo deberá ser el mismo que el autorizado para la ocupación demanial.

Asimismo, la prestación de los mismos, deberá ajustarse a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, en su caso, así como a las demás disposiciones normativas que sean de aplicación.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Se establece que el otorgamiento de la autorización para la prestación de servicios comerciales u otras actividades corresponde a la Autoridad Portuaria.

Se elimina la alusión a los Pliegos de Condiciones Generales de Puertos del Estado al considerarse que era un error del Proyecto de Ley, el cual los había eliminado ex profeso.

En el caso de que la actividad comercial estuviera vinculada a la ocupación del dominio público, el plazo de la autorización y la concesión deben ser los mismos.

ENMIENDA NÚM. 424

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 83. Prestación de servicios comerciales y otras actividades. Apartados 2 y 3

De modificación.

Se reenumeran los apartados 2 y 3 del artículo 83 (pasando a ser los apartados 3 y 4, respectivamente, del artículo 87), quedando como sigue:

«Artículo 87. Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades.

[...]

3. Cuando el desarrollo de una actividad o de un servicio requiera la ocupación de bienes de dominio público portuario, se tramitará un solo expediente otorgándose un único título administrativo en el que por el mismo plazo se autorice la actividad y la ocupación del dominio público portuario.

4. El plazo máximo para notificar la resolución del expediente de otorgamiento de la autorización será de tres meses. Ésta se entenderá otorgada si transcurre el citado plazo sin que haya recaído resolución expresa, salvo que se requiera la ocupación privativa de bienes del dominio público portuario.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Cambio de numeración en consonancia con otras enmiendas de adición propuestas.

ENMIENDA NÚM. 425

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 83. Prestación de servicios comerciales y otras actividades. Nuevo apartado

De adición.

Se añade un nuevo apartado al artículo 83 (pasando a ser el apartado 5 del artículo 87), con el siguiente contenido:

«Artículo 87. Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades.

[...]

5. Los títulos habilitantes para la prestación de servicios comerciales deberán incluir, al menos, los siguientes contenidos:

- a) Objeto del servicio o de la actividad.
 - b) Plazo de otorgamiento.
 - c) Garantías que deban constituirse, incluidas las necesarias para cubrir posibles riesgos medioambientales.
 - d) Condiciones y medios para garantizar la seguridad y calidad ambiental del servicio o actividad, así como su compatibilidad con el funcionamiento operativo del puerto.
 - e) Tasa de actividad que corresponda.
- [...]»

JUSTIFICACIÓN

Al objeto de guardar una mínima homogeneidad, se establecen los contenidos mínimos de los títulos habilitantes para la prestación de servicios comerciales.

ENMIENDA NÚM. 426

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 83. Prestación de servicios comerciales y otras actividades. Nuevo apartado

De adición.

Se añade un nuevo apartado al artículo 83 (pasando a ser el apartado 6 del artículo 87), con el siguiente contenido:

«Artículo 87. Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades.

[...]

6. Las autorizaciones podrán extinguirse por alguna de las siguientes causas:

a) Transcurso del plazo previsto en la autorización.

b) Revocación por incumplimiento de las condiciones establecidas en el título habilitante.

c) Por las demás causas previstas, en su caso, en las condiciones particulares establecidas por la Autoridad Portuaria.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Por seguridad jurídica, conviene aclarar las causas de extinción de las autorizaciones para la prestación de servicios comerciales.

ENMIENDA NÚM. 427

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 84. Servicios omerciales prestados por las autoridades portuarias

De modificación.

Se cambia la numeración del artículo pasando de ser el 84 a ser el artículo 88:

«Artículo 88. Servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Cambio de numeración en consonancia con otras enmiendas de adición propuestas.

ENMIENDA NÚM. 428

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 85. Entrega, recepción y otros traslados de mercancías

De modificación.

Se cambia la numeración del artículo pasando de ser el artículo 85 a ser el artículo 89. Además se cambia su denominación, quedando como sigue:

«Artículo 89. Entrega, recepción y otras operaciones de manipulación de mercancías.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Cambio de numeración en consonancia con otras enmiendas de adición propuestas. Además, se cambia la denominación del artículo por razones técnicas.

ENMIENDA NÚM. 429

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo 85. Entrega, recepción y otros traslados de mercancías. Apartado 1

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 85 (renumerado como artículo 89), quedando como sigue:

«Artículo 89. Entrega, recepción y otras operaciones de manipulación de mercancías.

1. Las operaciones de entrega y recepción de la mercancía, depósito, remoción y traslado de cualquier tipo, así como cualesquiera otras que no estén incluidas en el Servicio de manipulación de Mercancías, tal como se define en el artículo 79, tendrán la consideración de servicios comerciales, y para su ejercicio será preciso contar con la oportuna autorización de la Autoridad Portuaria.

[...]

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se aclara que es la Autoridad Portuaria quien otorga la autorización.

ENMIENDA NÚM. 430

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo cuarto. Adición del título V. Nuevos artículos 133 a 148

De adición.

Se añade un nuevo artículo al Proyecto de Ley, con la denominación de Artículo Cuarto, con el siguiente contenido:

«Artículo cuarto. Adición del Título V a la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Se añade un Título V a la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, con la siguiente redacción:

“TÍTULO V

Régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías

CAPÍTULO I

De las Sociedades de Gestión de la puesta a disposición de trabajadores

Artículo 133. Modelo de gestión de la puesta a disposición de trabajadores portuarios

1. En los puertos de interés general podrá constituirse una sociedad anónima mercantil privada que tendrá por objeto social la gestión de la puesta a disposición de sus accionistas de los trabajadores, por ella contratados, que éstos demanden para el desarrollo de las actividades y tareas del servicio portuario de manipulación de mercancías que no puedan realizarse con personal propio de su plantilla, como consecuencia de la irregularidad de la mano de obra necesaria para la realización de las actividades inclui-

das en dicho servicio portuario. Además podrá poner a disposición de los accionistas, trabajadores para desarrollar actividades comerciales sujetas a autorización en la zona de servicio de los puertos, siempre que dichos socios estén debidamente autorizados para realizarlas.

2. Dicha sociedad se registrará por lo dispuesto en esta Ley y supletoriamente por el Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de Sociedades Anónimas y, en su caso, por la legislación que lo modifique o sustituya.

3. La denominación de cada Sociedad será la que se establezca en los estatutos de la misma, debiendo figurar en ella la expresión 'Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios' o las siglas SAGEP, que serán exclusivas de esta clase de sociedades.

Artículo 134. Capital Social y su distribución

1. Todas las empresas que deseen prestar el servicio portuario de manipulación de mercancías y obtengan la correspondiente licencia deberán, en su caso, integrarse como partícipes en el capital de la Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios. Se exceptúan de esta exigencia los siguientes casos:

- a) Las empresas con licencia para autoprestación.
- b) Las empresas con licencia para el servicio portuario de manipulación de mercancías, cuando el porcentaje de la actividad prestada por trabajadores en plantilla supere, en cómputo interanual, el 70% de la actividad asociada al servicio de manipulación, mientras se mantenga este porcentaje.

En estos casos, la exención deberá ser solicitada por escrito a la Autoridad Portuaria, aportando los justificantes del cumplimiento del requisito exigido.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria otorgará la exención una vez haya verificado la documentación aportada y el cumplimiento de las condiciones adicionales exigidas para los contratos en régimen laboral común en el Capítulo II del Título V. A su vez retirará la exención cuando se incumpla alguna de las condiciones necesarias para su otorgamiento.

2. El capital social inicial de la SAGEP se fijará en los Estatutos de la Sociedad que se aprueben en el momento de su constitución, distribuyéndose entre los titulares de licencias de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías en vigor en ese momento en el puerto, que no estén exentos de participación en la citada sociedad mercantil de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.º El 50 por ciento del capital se distribuirá proporcionalmente entre el número de titulares de licencias de prestación del servicio de manipulación de mercancías.

2.º El restante 50 por ciento se distribuirá entre dichos titulares en función del grado de utilización temporal de la plantilla, medido en volumen de facturación.

3. La distribución del capital social se revisará en los plazos y términos que establezcan los Estatutos de la Sociedad, con el objeto de reajustar periódicamente la composición accionaria a los anteriores criterios. En cualquier caso, se revisará automáticamente cuando se deba producir el ingreso o separación de un accionista de acuerdo con lo previsto en esta Ley. En el caso de incorporación de nuevos accionistas, el 2.º criterio se aplicará considerando las estimaciones razonables de los nuevos accionistas sobre sus necesidades de trabajadores de la sociedad durante el primer año de pertenencia a la misma.

En esos casos, la nueva participación de los accionistas en el capital de la Sociedad será fijada por el Consejo de Administración de la SAGEP en un plazo máximo de 15 días desde que la Autoridad Portuaria comunique a la Sociedad la obtención de la correspondiente licencia, la pérdida de la misma o certifique que su titular está sujeto a alguna de las causas de exención de participación en la SAGEP o que deja de estarlo. Si el Consejo de Administración de la Sociedad no adoptara acuerdo alguno en el citado plazo, la persona física o jurídica con derecho y deber de ser miembro de la SAGEP, además de los derechos que legalmente le correspondan, podrá solicitar y obtener la puesta a disposición de trabajadores que necesite.

4. Los reajustes en la composición accionaria) conllevarán para los accionistas el derecho a la liquidación y la obligación de adquisición de las participaciones sociales que correspondan como consecuencia del reajuste efectuado.

5. En ningún caso, podrán ser accionistas de la SAGEP quienes no tengan en vigor una licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, ni separarse de la Sociedad ningún titular de una licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, salvo las exenciones previstas en el apartado 1 de este artículo.

6. La SAGEP no podrá poseer directa o indirectamente participación en ningún tipo de sociedad.

Artículo 135. Órgano de gobierno

1. La Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios se regirá por un Consejo de Administración. Los Estatutos de la Sociedad determinarán la composición de dicho órgano. Dichos Estatutos reco-

gerán que un representante designado por la Autoridad Portuaria, en la que la SAGEP desarrolle su actividad, forme parte del Consejo de Administración en calidad de consejero independiente.

Artículo 136. Impugnación de acuerdos

1. Podrán ser impugnados los acuerdos de la Junta General de Accionistas o del órgano de gobierno de la SAGEP que sean contrarios a la Ley, atenten contra la libre competencia, se opongan a los Estatutos o lesionen en beneficio de uno o varios accionistas, o de terceros, los intereses de la Sociedad.

2. Serán nulos los acuerdos contrarios a la Ley. Los demás acuerdos serán anulables. La acción de impugnación de los acuerdos nulos o anulables deberá ejercitarse dentro del plazo de caducidad fijado en la Ley de Sociedades Anónimas.

3. Estarán legitimados para la impugnación de los acuerdos nulos o anulables todos los accionistas, los miembros de su órgano de gobierno, la Autoridad Portuaria en que la SAGEP ejerza su actividad y cualquier tercero que acredite interés legítimo.

4. Los acuerdos que resulten gravemente dañosos para el interés general del puerto o para los usuarios del mismo, que lesionen a algún accionista o que perjudiquen a la libre competencia entre los prestadores del servicio portuario de manipulación de mercancías, a juicio de la Autoridad Portuaria, podrán ser suspendidos preventivamente por su Presidente, por iniciativa de éste, del miembro del Consejo de Administración en representación de la Autoridad Portuaria o a instancias de un accionista, debiendo proceder, en el plazo máximo de 20 días a contar desde la adopción de tal medida, a la impugnación del acuerdo suspendido, con expresa solicitud de ratificación de la medida cautelar adoptada. Si no se procediera a la impugnación del acuerdo en el plazo señalado, el acuerdo de suspensión quedará sin efecto. El acuerdo de suspensión producirá efectos desde la fecha en que se adopte y hasta que el órgano jurisdiccional civil se pronuncie sobre la procedencia de la medida cautelar adoptada. Caso de no procederse a la impugnación en el plazo señalado, el acuerdo de suspensión quedará igualmente sin efectos. Para la impugnación de los acuerdos sociales se seguirán los trámites previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Artículo 137. Régimen económico

1. El importe total de las facturas a abonar por los accionistas a la SAGEP por la utilización de los trabajadores contratados por esta última deberá ser el suficiente para mantener el equilibrio económico de la sociedad.

2. El precio unitario de los servicios de puesta a disposición de trabajadores se fijará por el órgano de gobierno de la Sociedad de forma que se cumpla el objetivo de equilibrio presupuestario anual.

3. En el caso de que alguno de los accionistas no hiciera frente al pago de las facturas que le correspondan en el plazo señalado al respecto por el órgano de gobierno, éste podrá:

1.º Reclamar por vía ordinaria el cumplimiento de esta obligación, con abono del interés legal y de los daños y perjuicios causados por morosidad.

2.º Suspender la puesta a disposición del accionista moroso de trabajadores de la SAGEP hasta que se encuentre al corriente de las facturas emitidas más los intereses y gastos devengados. Ello no habilitará al accionista moroso para poder realizar las actividades del servicio portuario de manipulación de mercancías con cualquier otro personal que sea ajeno a la propia plantilla del socio moroso.

3.º En caso de incumplimiento reiterado podrá, además, solicitar de la Autoridad Portuaria la extinción de la licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías por incumplimiento del titular de sus obligaciones con la SAGEP.

Artículo 138. Garantías

Los accionistas de la SAGEP responderán de la totalidad de los pasivos y obligaciones de la sociedad, personal y mancomunadamente entre sí, en proporción a su participación en el capital social.

Artículo 139. Obligación de aportación de información

1. La SAGEP deberá aportar a la Autoridad Portuaria del puerto en el que ejerza su actividad la información que ésta precise para el cumplimiento de sus fines y le sea requerida al efecto y, en particular, la evolución del personal contratado en relación laboral especial, la relación de trabajadores puestos a disposición, los contratos en relación laboral común realizados por los titulares de las licencias con personal de la SAGEP, las ofertas nominadas o innominadas realizadas por los titulares de licencias a trabajadores de la SAGEP y sus resultados, así como cualquier otra petición interesada por el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

CAPÍTULO II

Del régimen laboral aplicable a los trabajadores del servicio portuario de manipulación de mercancías

Artículo 140. Tipos de relaciones laborales.

1. La relación laboral de los trabajadores que desarrollan su actividad en el servicio portuario de

manipulación de mercancías podrá establecerse tanto con las sociedades anónimas de gestión de los estibadores portuarios (SAGEP), en relación laboral especial contemplada en el artículo 2.1.h) del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo), como directamente con las empresas titulares de licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías, en relación laboral común.

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

Artículo 141. Régimen laboral común

1. Los titulares de licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías pertenecientes a la SAGEP que deseen contratar trabajadores en régimen laboral común para el desarrollo de las actividades y tareas del servicio portuario de manipulación de mercancías, deberán realizarlo prioritariamente a través de ofertas nominativas o innominadas a los trabajadores de la SAGEP. De no existir en la SAGEP el personal portuario adecuado o en número suficiente o de que, en caso de existir, se rechacen las ofertas recibidas, las contrataciones necesarias podrán realizarse libremente por las empresas prestatarias del servicio entre trabajadores con la cualificación exigida en el Capítulo III de este Título.

2. Cuando un trabajador procedente de la SAGEP establezca un contrato con el titular de una licencia del servicio portuario de manipulación de mercancías en relación laboral común, incluidos los titulares de licencia exentos de participar como accionistas en la SAGEP, la relación laboral con la SAGEP quedará suspendida, teniendo el trabajador la opción de reanudar esta relación especial de origen si se extingue la relación laboral común. La opción de reanudación de la relación laboral especial no existirá en los supuestos de extinción de la relación laboral común por dimisión del trabajador, por despido disciplinario declarado procedente o por mutuo acuerdo entre el trabajador y el empresario.

3. Serán nulos los pactos que prohíban o tengan como consecuencia impedir la celebración de un contrato de trabajo en relación laboral común entre un trabajador y un titular del servicio portuario de manipulación de mercancías.

4. El número mínimo de trabajadores en régimen laboral común que deben tener contratados las empresas titulares de una licencia para el servicio portuario de manipulación de mercancías quedará determinado en la correspondiente licencia, de acuerdo con lo previsto al respecto en los pliegos reguladores del servicio. En todo caso, deberá cubrir, al menos, el 25 % de la

actividad de la empresa, en cómputo interanual, en el ámbito de este servicio. No obstante lo anterior, la Autoridad Portuaria podrá incluir en los pliegos reguladores del servicio, previo informe vinculante de Puertos del Estado, causas regladas objetivas de excepción total o parcial de este requisito en razón de las características, frecuencia y estacionalidad de los tráficos que opere la empresa.

Artículo 142. Régimen laboral especial

1. La contratación de trabajadores por la SAGEP en régimen laboral especial se acordará por su órgano de gobierno de acuerdo con sus Estatutos. El contrato de trabajo en el ámbito de la relación laboral especial sólo podrá concertarse por tiempo indefinido.

2. La asignación de los trabajadores en régimen laboral especial que demanden las empresas accionistas se realizará mediante el sistema de rotación.

3. La duración mínima de la puesta a disposición de una empresa usuaria de un trabajador de la SAGEP en relación laboral especial será de una jornada laboral. La duración máxima de la puesta a disposición de forma continuada en turnos de trabajo alternos será el número de jornadas de trabajo coincidentes con el servicio de un mismo buque. En el caso de actividades complementarias la duración máxima será de una jornada laboral. Si a la finalización de dichos plazos, el trabajador continuara prestando servicios en la empresa usuaria, se le considerará vinculado a la misma por un contrato indefinido en relación laboral común.

4. La relación laboral especial se extinguirá, además de por las causas previstas en el artículo 49 del texto refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por voluntad de la SAGEP cuando el trabajador rechazase reiteradas ofertas de empleo adecuadas a su categoría profesional provenientes de empresas titulares de una licencia del servicio portuario de manipulación de mercancías que desearan establecer con él una relación laboral común. Para considerar como adecuada una oferta de empleo, la misma deberá garantizar unos ingresos en cómputo anual y en condiciones homogéneas, al menos iguales a los que el trabajador percibiría de seguir vinculado a la SAGEP. Se considerará que el rechazo de la oferta es reiterado cuando se produzca habiendo transcurrido menos de dos años desde el rechazo anterior.

5. Cuando por cualquier causa, incluyendo no haber trabajadores disponibles en el momento en que un buque esté listo para recibir el servicio, la SAGEP no pudiese proporcionar los trabajadores demandados por los accionistas para su puesta a disposición temporal de los mismos y no concurrieran las condiciones previstas en sus Estatutos para incrementar el número

de trabajadores contratados por la SAGEP, las empresas usuarias podrán contratar directamente, sin que exceda de un turno de trabajo, a los trabajadores que reúnan la cualificación exigida en esta Ley.

6. Los titulares de licencias del servicio de manipulación de mercancías que estén exentos de su participación en la SAGEP conforme a lo previsto en esta Ley no podrán solicitar la puesta a disposición temporal de trabajadores de la SAGEP.

7. Corresponde a la SAGEP el cumplimiento de las obligaciones salariales y de Seguridad Social en relación con los trabajadores por ella contratados que estén en relación laboral especial.

8. De conformidad con lo establecido en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, la empresa usuaria será responsable de garantizar la efectividad del derecho de los trabajadores a la protección en materia de seguridad y salud laboral en el trabajo, así como del recargo de prestaciones de Seguridad Social que prevea la legislación vigente en caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional que tenga lugar en su centro de trabajo durante el período de puesta a disposición del trabajador y traigan su causa de falta de medidas de seguridad e higiene, ejerciendo todas las demás responsabilidades que se atribuyen a las relaciones de trabajo temporales, de duración determinada, en el artículo 28 de la Ley 31/1995. Igualmente corresponderá a la empresa usuaria el cumplimiento de la normativa legal o convencional referida a tiempos de trabajo y movilidad funcional, y será responsable por los incumplimientos o infracciones de la normativa de aplicación, derivada de sus acciones u omisiones, pudiendo en tales casos formularse contra ella las acciones administrativas o jurisdiccionales correspondientes, en los mismos términos previstos en la normativa laboral común respecto de los empresarios.

9. Cuando los trabajadores en relación especial desarrollen tareas en el ámbito de la empresa usuaria, la SAGEP conservará el carácter de empresario respecto a los mismos. Sin embargo las facultades de dirección y control de la actividad laboral serán ejercidas por la empresa usuaria durante el tiempo de prestación de servicios en su ámbito. En tales supuestos, y sin perjuicio del ejercicio por la SAGEP de la facultad disciplinaria establecida atribuida por el artículo 85 del Estatuto de los Trabajadores, cuando por parte de la empresa usuaria se considere que por parte del trabajador se hubiera producido un incumplimiento contractual, lo pondrá en conocimiento de la SAGEP a fin de que por ésta se adopten las medidas sancionadoras correspondientes. La empresa usuaria podrá además efectuar una concreta propuesta de sanción, que tendrá carácter vinculante.

Artículo 143. Formación continua

1. La SAGEP estará obligada a destinar anualmente como mínimo el 1 por ciento de su masa salarial a la formación continua de sus trabajadores para garantizar su profesionalidad.

CAPÍTULO III

De los requisitos de capacitación de los trabajadores que realicen actividades del servicio portuario de manipulación de mercancías

Artículo 144. Cualificación exigida

1. Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías deberán ser realizadas por trabajadores que cuenten con alguna de las titulaciones de formación profesional de grado medio o superior que se determine por Orden del Ministerio de Fomento, que será dictada en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, previa audiencia de las organizaciones sindicales y empresariales más representativas de este sector y oídas las Autoridades Portuarias y los Ministerios competentes en educación y trabajo.

Artículo 145. Excepciones a la exigencia de titulación

1. Estarán exentos de la exigencia de los requisitos de titulación a los que se refiere el artículo 144 de esta Ley, el personal del buque que realice actividades incluidas en el servicio portuario de manipulación de mercancías en las situaciones y condiciones permitidas por esta Ley, sin perjuicio de las cualificaciones exigidas por la Administración Marítima para el personal embarcado.

2. Tampoco serán exigibles los requisitos de titulación a los trabajadores que se encuentren en los siguientes supuestos a la entrada en vigor de la Orden Ministerial de exigencia de titulaciones prevista en el artículo 144:

a) Los estibadores portuarios que tengan o hayan tenido un contrato de trabajo con las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba o con las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, incluyendo a los que tengan suspendida la relación laboral especial y presten servicios en régimen de relación laboral común en empresas titulares de licencias de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

b) Los estibadores a que se refería la Disposición Transitoria Segunda. 2, tercer párrafo, del Real Decreto-Ley 2/1986, que tuvieran reconocida esta situación.

c) Los trabajadores que dispongan de un certificado de profesionalidad de acuerdo con lo establecido en la Disposición Adicional Séptima de la Ley 10/1994.

d) Los que vinieran prestando servicios en tareas de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías que hubieran estado excluidas del servicio al amparo del artículo 2-g) del Real Decreto-Ley 2/1986.

e) Los que pudieran acreditar la realización de más de 100 jornadas de trabajo en tareas de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías con arreglo al artículo 12 del Real Decreto-Ley 2/1986 en el último año natural anterior a la entrada en vigor de esta Ley.

CAPÍTULO IV

De la transformación de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico y de la adaptación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba

Artículo 146. Transformación de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico

1. En el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, las asambleas de socios de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico constituidas de conformidad con la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, deberán acordar necesariamente la transformación de la Agrupación en una Sociedad Anónima de Gestión de los Estibadores Portuarios (SAGEP) de las reguladas en el Capítulo I de este Título.

2. La transformación se registrará por lo dispuesto en esta Ley y, en lo no previsto en la misma, por la Ley 3/2009, de 3 de abril, sobre modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles.

3. La transformación no cambiará la personalidad jurídica de la sociedad, que continuará subsistiendo bajo la nueva forma, manteniendo sus relaciones jurídicas y subrogándose en sus derechos y obligaciones.

Artículo 147. Adaptación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba

1. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, las Juntas Generales de Accionistas de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba que aún no se hubieran transformado en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, de acuerdo con lo previsto en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, deberán acordar necesariamente su adaptación a las Sociedades Anónimas de Gestión de los Estibadores Portuarios (SAGEP) de las reguladas en el Capítulo I de este Título.

2. La adaptación se regirá por lo dispuesto en esta Ley, y en lo no previsto en la misma por lo dispuesto en el Capítulo VI del Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, considerando la adaptación como un proceso de modificación de los Estatutos.

3. La Autoridad Portuaria y el resto de accionistas que no tengan la obligación de pertenecer a la SAGEP se separarán de la sociedad en el plazo máximo de un mes a contar desde la publicación del acuerdo de adaptación en el "Boletín Oficial del Registro Mercantil", teniendo derecho al reembolso del valor real de su participación en la forma prevenida a estos efectos en el artículo 147 de la Ley de Sociedades Anónimas para los casos de sustitución del objeto social.

4. En el caso de que el informe del auditor de cuentas que determine el valor real de las acciones de la Sociedad Estatal establezca que el patrimonio neto de la sociedad es negativo, el acuerdo de adaptación deberá incluir la realización previa de aportes suficientes para transformar el patrimonio neto negativo en positivo, así como el restablecimiento del equilibrio entre el capital social y el patrimonio neto de la sociedad.

Artículo 148. Derechos de los trabajadores

1. Los trabajadores que en el momento de tomar el acuerdo de transformación o adaptación pertenezcan, respectivamente, a las plantillas de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico o a las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba, continuarán integrados, con los mismos derechos y obligaciones anteriores a la transformación o adaptación, en las plantillas de las correspondientes Sociedades Anónimas de Gestión de los Estibadores Portuarios. Asimismo los trabajadores provenientes de las Agrupaciones o de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba, contratados en relación laboral común por los titulares de licencias del servicio de manipulación de mercancías mantendrán sus derechos de reanudar la relación laboral especial en la SAGEP.

2. Si en el plazo de dos años desde la adaptación de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba a SAGEP, el empresario diese lugar a la extinción del contrato de trabajo del personal no estibador que viniera prestando servicios con una antigüedad mínima de un año en la mencionada Sociedad Estatal a la entrada en vigor de esta Ley, el trabajador afectado tendrá derecho a percibir la indemnización legal que le corresponda o, a u opción, ingresar como personal laboral en la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito operase la Sociedad Estatal, en las condiciones existentes en la Autoridad Portuaria, que deberán ser acordes con su cualificación profesional y con el reconocimiento de la antigüedad que tenga acreditada. El trabajador no podrá ejercitar este derecho de opción cuando la extinción unilateral del contrato de trabajo fuese por despido disciplinario declarado

procedente o por las causas objetivas previstas en los párrafos a), b) o d) del artículo 52 del Estatuto de los Trabajadores".»

JUSTIFICACIÓN

Incluir ordenadamente y de forma completa en un nuevo Título de la Ley toda la regulación del régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, con el objeto de facilitar su aplicación, introduciendo diversas medidas de impulso a la competitividad en la prestación del servicio de manipulación de mercancías.

ENMIENDA NÚM. 431

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario

Socialista

Grupo Parlamentario

Popular en el Congreso

Al artículo tercero. Nuevo apartado

De supresión.

Se suprime el apartado 1 del artículo tercero del proyecto de Ley.

JUSTIFICACIÓN

Se mantiene la figura del Plan Director como el instrumento de planificación a medio y largo plazo de la configuración física del puerto, sujeto, en su caso, a evaluación ambiental de planes y programas.

ENMIENDA NÚM. 432

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario

Socialista

Grupo Parlamentario

Popular en el Congreso

Al artículo tercero. Nuevo apartado

De adición.

Se añade un nuevo apartado al artículo tercero del proyecto de Ley, numerándose como 1, con el siguiente contenido:

«1. Se modifican los apartados 1 y 3 del artículo 38, que tendrán la siguiente redacción:

"1. La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal, la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura de uno existente que supongan una modificación significativa de sus límites físicos exteriores en el lado marítimo, requerirá la previa aprobación de un Plan Director de Infraestructuras del puerto que contemple la nueva configuración.

A estos efectos, se entenderá por límite físico exterior en el lado marítimo el definido por la Zona I de las aguas portuarias.

El proyecto de Plan Director de Infraestructuras será elaborado por la Autoridad Portuaria e incluirá: la evaluación de la situación inicial del puerto en el momento de redacción del Plan Director, la definición de las necesidades de desarrollo del puerto con un horizonte temporal de, al menos, 10 años, la determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y la selección de la más adecuada, los estudios de evaluación de impacto ambiental que procedan, la previsión de tráfico, capacidad de infraestructuras e instalaciones y su grado de utilización en cada una de las fases de desarrollo, la valoración económica de las inversiones y los recursos, el análisis financiero y de rentabilidad y la definición de la red viaria y ferroviaria de la zona de servicio, en coherencia con los accesos terrestres actuales y previstos.

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

"3. La ejecución de las obras previstas en un Plan Director de Infraestructuras requerirá, en su caso, la modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, de acuerdo con lo previsto en el artículo 97 de esta Ley."»

JUSTIFICACIÓN

En el apartado 1 se añade al Plan Director de Infraestructuras el necesario análisis técnico de capacidad y grado de utilización de las infraestructuras que las Autoridades Portuarias han de realizar a la hora de planificar el desarrollo físico del puerto. Con ello, se imprime un sello de racionalidad técnica en el desarrollo de infraestructuras y se controlan en el futuro posibles situaciones de sobrecapacidad no deseadas. Por otro lado, se concreta la necesidad de reforzar la intermodalidad terrestre de los puertos con una defi-

nición de su red interna viaria y ferroviaria en coherencia con la planificación de accesos terrestres a los puertos. Se intenta evitar situaciones de descoordinación en la planificación de los puertos por un lado y en los accesos terrestres por otro. Se establece la aprobación por parte del Ministro del Plan Director cuando se trata de nuevo puerto.

En el apartado 3 se propone modificar la denominación del Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) en coherencia con otras enmiendas presentadas, por no responder a ninguna figura de planificación portuaria. Su objetivo es delimitar la zona de servicio del puerto y asignar usos de suelo a distintos espacios de la misma. En consecuencia, se propone una nueva denominación para este Plan, pasando a ser «Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.»

ENMIENDA NÚM. 433

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo tercero. Apartado 1

De adición.

Se añade un nuevo apartado, numerándose como 2, con el siguiente contenido:

«2. Se modifica el apartado 1 y se añade un nuevo apartado 4 al artículo 39, que tendrán la siguiente redacción:

"1. El proyecto de Plan de Empresa será elaborado anualmente por la Autoridad Portuaria, de acuerdo con los objetivos definidos, en su caso, en los instrumentos de planificación plurianual que deberán ajustarse a la política económica del Gobierno. Dicho plan deberá contener, como mínimo: un diagnóstico de situación, las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financieras, los objetivos de gestión, los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto, la estructura de personal y oferta de empleo, la evolución de los ratios de gestión, la programación financiera, la programación de inversiones públicas, la estimación de inversiones privadas, el objetivo anual de rentabilidad, los coeficientes correctores de las tasas que correspondan con arreglo a los supuestos expresados en el artículo 7 de la presente Ley y las bonificaciones a las tasas, en su caso, con arreglo a lo dispuesto en de la presente Ley."

"4. El proyecto de Plan de Empresa irá acompañar por una Memoria de Sostenibilidad que se llevará a cabo de acuerdo con la metodología que será aprobada, junto con los indicadores de sostenibilidad ambientales, por Puertos del Estado, previa audiencia a las Autoridades Portuarias."»

JUSTIFICACIÓN

En lo que respecta al apartado 1, se trata de una mejora técnica para adecuar el contenido de los Planes de Empresa a los conceptos que se contemplan en el texto legislativo. Con esta enmienda se refuerzan además el principio de sostenibilidad ambiental que debe regir, entre otros, el desarrollo portuario.

En lo que respecta al apartado 4, se trata de reforzar la necesidad de que las Autoridades Portuarias integren en su estrategia de desarrollo la dimensión ambiental, junto al resto de dimensiones, en aras de contribuir a un desarrollo sostenible de los puertos. Para ello se obliga a la elaboración de una memoria de sostenibilidad, que acompaña al Plan de Empresa, cuya metodología, junto a los indicadores de sostenibilidad ambientales, ha de ser aprobada por Puertos del Estado.

ENMIENDA NÚM. 434

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo tercero. Apartado 2

De modificación.

Se modifica el apartado 2 del artículo tercero y se renumera como 3, con el siguiente contenido:

«3. Se modifican los apartados 3 y 4 del artículo 43, que tendrán la siguiente redacción:

"3. Las cuentas anuales, con el contenido determinado por el Plan General de Contabilidad vigente, deberán formularse, según el caso, por el Presidente de la Autoridad Portuaria o de Puertos del Estado, en el plazo de tres meses desde el cierre del ejercicio económico y, una vez auditadas por la Intervención General de la Administración del Estado, serán aprobadas, según el caso, por los respectivos Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias o por el Conse-

jo Rector de Puertos del Estado. La aprobación deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

Los resultados de cada ejercicio, positivos o negativos, se aplicarán a las correspondientes cuentas de resultados acumulados integrantes de los fondos propios del organismo, y se destinarán a las funciones previstas en la ley para el mismo.

4. Puertos del Estado elaborará ..."»

JUSTIFICACIÓN

Se mantiene vigente el plazo máximo para la aprobación de las cuentas anuales, y el destino que debe darse a los resultados del ejercicio.

ENMIENDA NÚM. 435

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo tercero. Apartado 3

De modificación.

Se modifica el apartado 3 del artículo tercero y se renumera como 4, con el siguiente contenido:

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

"6. Puertos del Estado acordará con las Autoridades Portuarias la adopción de las medidas correctoras de las deficiencias que se detecten en los informes de control, realizando el seguimiento periódico de su cumplimiento, e informará de su adaptación a los distintos órganos de control."»

JUSTIFICACIÓN

Se propone reforzar los mecanismos de control para garantizar el cumplimiento de la legalidad vigente por parte de las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 436**ENMIENDA NÚM. 437****FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo tercero. Apartado 4

De modificación.

Se modifica el apartado 4 del artículo tercero y se renumera como 5, con el siguiente contenido:

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

"Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias podrán participar únicamente en sociedades cuyo objeto y actividad fundamental esté ligado al desarrollo de actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan 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 aquéllas, salvo en los casos de ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada de acuerdo con lo previsto en el artículo 60.4 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

Se recogen las indicaciones de la Comisión Nacional de la Competencia en el sentido de que debe limitarse la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades que presten servicios portuarios a casos en que exista ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, al objeto de evitar que se afecte a las condiciones de competencia, y separar claramente la figura del regulador de la del prestador del servicio. Este hecho es extensible a las sociedades que tienen una concesión sobre la que se presten servicios portuarios.

Al artículo tercero. Nuevo apartado

De adición.

Se añade un nuevo apartado, que se numera como 6 (entre los actuales apartados 4 y 5), con el siguiente contenido:

«6. Se modifica el artículo 53, que tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 53. Estructura de personal.

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

2. La estructura de personal agregada del sistema portuario, 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,

3. Corresponde a Puertos del Estado la coordinación de la política de contratación tanto temporal como fija en el conjunto del sistema portuario y la distribución de la oferta anual de empleo."»

JUSTIFICACIÓN

Se propone que la estructura de personal y la oferta de empleo de las Autoridades Portuarias sea aprobada por Puertos del Estado, en el ejercicio de la función de coordinación del sistema portuario que tiene encomendada, de forma que el sistema pueda ajustar sus recursos para alcanzar los objetivos que se fijan en el Marco Estratégico.

ENMIENDA NÚM. 438

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo tercero. Apartado 5

De modificación.

Se modifica el apartado 5 que se reenumera como 7 del artículo tercero, con el siguiente contenido:

«7. Se modifican los dos últimos párrafos del apartado 1 del artículo 94, que tendrán la siguiente redacción:

"En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales 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 Dirección General de Soste-

nibilidad de la Costa y del Mar, 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 inferior 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."»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda anteriormente propuesta, se propone limitar la participación de la Autoridad Portuaria en Sociedades relacionadas con la prestación de servicios portuarios, tanto directa (ya contemplada por el proyecto de Ley), como indirecta.

Se realizan además correcciones técnicas para una mejor comprensión del texto.

ENMIENDA NÚM. 439

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo tercero. Apartado 6

De modificación.

Se modifica el apartado 6 del artículo tercero, que se reenumera como 8, con el siguiente contenido:

«8. La denominación del Capítulo IV del Título IV y el artículo 96 tendrá la siguiente redacción:

"CAPÍTULO IV

Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios»

“Artículo 96. Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

1. El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 94.1 de esta Ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios

2. El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción y reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, viro y maniobra de los buques y embarcaciones los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto. El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:

a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.

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

3. La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 94 de esta Ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.

Asimismo, se incluirá los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el

puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 94.2 de esta ley.

4. Una vez elaborado el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios por la Autoridad Portuaria, se seguirá el siguiente procedimiento administrativo:

a) La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas, de la Administración con competencia en materia de costas, de pesca en aguas interiores, de ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que deberán informar en los aspectos relativos a sus propias competencias.

b) Simultáneamente, la Autoridad Portuaria someterá a información pública el expediente elaborado por un plazo de 45 días, durante el cual los interesados podrán formular alegaciones. Tras la conclusión del plazo de información pública y del trámite de consultas, la Autoridad Portuaria dará respuesta a los interesados incorporando al expediente la documentación resultante de los trámites efectuados y procediendo a las modificaciones de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que sean oportunas, a la vista de las alegaciones.

c) Cumplimentada dicha tramitación, se remitirá el expediente con la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios a Puertos de Estado. En el caso de que el informe de la administración con competencia en materia de costas haya sido negativo o la Autoridad Portuaria no haya recogido en su propuesta sus sugerencias, Puertos del Estado convocará a la Autoridad Portuaria y a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar a un período de consultas durante el plazo de un mes desde la recepción de la propuesta, a fin de que puedan contrastar sus posiciones y a fin de que por esta última, a través del correspondiente informe, se formulen las observaciones y sugerencias finales que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración. En el caso de que la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar no emita informe en el plazo máximo de un mes después de la finalización del proceso de consultas, se entenderá que éste es favorable a la propuesta de la Autoridad Portuaria

d) Simultáneamente, Puertos del Estado recabará informe del Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, del Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional y, cuando proceda, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en aspectos relacionados con la construcción naval. Estos informes deberán emitirse en el plazo de dos meses desde la recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho

plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

e) Cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes del Patrimonio del Estado destinados en ese momento a usos y finalidades distintas, Puertos del Estado la someterá a informe vinculante del Ministerio de Economía y Hacienda. Asimismo, cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes afectos al Ministerio del Interior o al Ministerio de Defensa, se someterá a informe vinculante de dichos ministerios. Dicho trámite se efectuará, cuando proceda, simultáneamente con la petición de informe indicada en el apartado d), y se entenderá favorable si no se emite de forma expresa en el plazo de dos meses desde la recepción de la documentación, ampliable a tres meses cuando así lo exijan las circunstancias del destino actual o previsible de dichos bienes que han de ser ponderadas, previa comunicación expresa del Departamento que solicite la ampliación en la que se consignent dichas circunstancias, que deberá remitirse a Puertos del Estado con anterioridad a la finalización del plazo inicial.

f) Recibidos los informes o transcurrido el plazo para su emisión, Puertos del Estado emitirá informe que lo elevará, junto al expediente, al Ministerio de Fomento. En el caso de que el informe final de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar resulte desfavorable, Puertos del Estado hará constar expresamente en su informe esta circunstancia, debiendo motivar las razones por las que éstas deben ser tomadas en consideración, así como aquéllas que no puedan aceptarse.

g) Corresponde al Ministro de Fomento, la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

5. La aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada y de rescate de las concesiones que requiera el desarrollo de dicha delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.

6. Aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, el texto íntegro del acuerdo se publicará en el “Boletín Oficial del Estado”.

7. Con carácter previo a la formulación por la Autoridad Portuaria del pian especial o instrumento equivalente que ordene su zona de servicio de un puerto deberá encontrarse aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto.

Asimismo, recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del pian especial de acuerdo con lo establecido en el párrafo primero del artículo 18.2.c) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, ésta lo remitirá a

Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes”.»

JUSTIFICACIÓN

La Ley 27/92 establece el Plan de Utilización de Espacios Portuarios como un instrumento para la delimitación de la zona de servicio del puerto y la asignación de usos a las áreas en que se divide, en una situación actual y no futura. Aunque tenga el término «Pian» no es una figura de planificación. De hecho no se define entre los instrumentos de planificación del Título II de la Ley 48/2003. Por tanto, se propone cambiar su denominación por la de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Se suprime el último párrafo del apartado 3 y el primero del apartado 4, ya que se corresponde con los contenidos de un Plan Director, el cual es la figura de planificación relacionada con una posible evaluación ambiental, en su caso.

Se realizan además correcciones técnicas para aclarar el proceso secuencial de tramitación de esta figura.

ENMIENDA NÚM. 440

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al artículo tercero. Apartado 7

De modificación.

Se modifica el apartado 7 del artículo tercero que se reenumera como 9, con el siguiente contenido:

«9. El artículo 97 tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 97. Modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

1. Las modificaciones de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación indicado en el artículo anterior.

La modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que no tenga carácter sustancial será aprobada por Puertos del Estado, a propuesta de la Autoridad Portuaria, previo informe de las Administraciones urbanísticas si afectara a sus competencias.

Antes de la remisión de la propuesta de la modificación no sustancial de la Delimitación de los Espacios y

Usos Portuarios a Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria abrirá el trámite de información pública, en la forma establecida en el artículo anterior, si bien el plazo de información pública de la propuesta de modificación será de 15 días.

2. Se entiende por modificación no sustancial aquella producida dentro de la zona de servicio del puerto, motivada por razones de explotación portuaria, que no suponga una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en que se divide el puerto a efectos de asignación de los usos a que se refiere el artículo 94 de esta Ley. 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. Asimismo tendrán el carácter de modificación no sustancial la alteración de la delimitación interna de la zona de servicio como consecuencia de la asignación de espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización. de estas modificaciones se dará cuenta al Ministro de Fomento y se publicarán en el "Boletín Oficial del Estado". A estos efectos, tendrá la consideración de alteración significativa aquella que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15 por 100 de la superficie asignada a un determinado uso, salvo la que afecte a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, en cuyo caso tendrá el carácter de alteración significativa.

3. La aprobación o modificación de un plan director podrá determinar la modificación sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, con el objeto de incorporar al mismo, en su caso, los terrenos o espacios de agua necesarios para su ejecución y desarrollo".»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con la propuesta para el artículo 96, con correcciones técnicas que mejoran la comprensión del texto y la seguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 441

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Nuevo apartado

De adición.

Se añade un nuevo apartado al artículo tercero, que se numera como 10, con el siguiente contenido:

10. El artículo 98 tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 98. Efectos de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios sobre las concesiones y autorizaciones.

1. No se podrán otorgar concesiones o autorizaciones en áreas asignadas a usos no compatibles con su objeto concesional, de acuerdo con lo establecido en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que se encuentre en vigor. Asimismo, las concesiones o autorizaciones otorgadas que resulten incompatibles con las determinaciones establecidas en una nueva Delimitación de Espacios y Usos Portuarios deberán adaptarse a la misma. A tal efecto, deberá procederse a la revisión de las condiciones que fuere preciso o, en su caso, al rescate de la concesión según lo establecido en los artículos 114 y 124 de esta Ley.

2. Transitoriamente, y en tanto no se proceda a la revisión de las condiciones o autorizaciones o, en su caso, al rescate de las mismas conforme a lo previsto en el apartado anterior, las concesiones y autorizaciones seguirán sujetas a las mismas condiciones en que se otorgaron, sin que pueda autorizarse prórroga del plazo de la concesión, modificación o transferencia de la misma sin que se haya producido la revisión de las condiciones que resulten incompatibles con la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con las propuestas a los artículos 96 y 97 del artículo tercero.

ENMIENDA NÚM. 442

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 8

De modificación.

Se modifica el apartado 8 del artículo tercero que se reenumera como 11, con el siguiente contenido:

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

«Las solicitudes que se opondan a lo dispuesto en el Plan Estratégico, en el Plan Director, en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, en el Plan Especial, en su caso, o en la normativa vigente, no se admitirán, archivándose en el plazo máximo de dos meses, sin más trámite que la audiencia previa al peticionario.»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con las propuestas a los artículos 96, 97 y 98 del artículo tercero.

ENMIENDA NÚM. 443

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 9

De modificación.

Se modifica el apartado 9 del artículo tercero que se reenumera como 12, con el siguiente contenido:

«12. Se modifica la letra b) y se añade una nueva letra d) al apartado 2 del artículo 107, el cual tendrá la siguiente redacción:

“b) Cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la posibilidad de prórroga, pero el concesionario lleve a cabo una inversión relevante no prevista en la concesión que, a juicio de la Autoridad Portuaria, sea de interés para mejorar la eficiencia o la calidad ambiental de las operaciones portuarias y que, en todo caso, sea superior al 20 por ciento del valor actualizado de la inversión prevista en el título concesional, el plazo de vencimiento podrá ser prorrogado, no pudiendo superar en total el plazo máximo de treinta y cinco años. La prórroga de la concesión determinará la modificación de las condiciones de la misma, que deberán ser aceptadas por el concesionario con anterioridad a la resolución de otorgamiento de la prórroga.”

“d) Cuando el concesionario que sea titular de una licencia para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías incremente el porcentaje de trabajadores contratados en relación laboral común

por encima del mínimo establecido, el plazo inicial de la concesión podrá ser ampliado, a criterio de la Autoridad Portuaria, sin que en ningún caso se supere en total el plazo máximo de treinta y cinco años, independientemente de que la posibilidad de prórroga esté o no contemplada en el título concesional.

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

JUSTIFICACIÓN

En lo que respecta a la letra b), se propone que se valoren prórrogas no previstas en el título concesional, no solamente por inversiones que supongan una mayor eficiencia para las operaciones portuarias, sino aquellas destinadas a mejoras ambientales.

En lo que respecta a la letra d), con esta enmienda se modifica la figura de contrato por la de licencia en la relación que tienen la Autoridad Portuaria con los prestadores de servicios portuarios.

ENMIENDA NÚM. 444

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 10

De modificación.

Se modifica el apartado 10, que se reenumera como 13, quedando del siguiente tenor:

«13. El artículo 108 tendrá la siguiente redacción:

“Artículo 108. Iniciación del procedimiento. Otorgamiento directo.

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

No obstante lo previsto en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria podrá acordar el otorgamiento directo de concesiones demaniales a un solicitante, cuando sean compatibles con sus objetivos, en los siguientes supuestos:

a) Cuando el solicitante sea otra Administración Pública o, en general, cualquier persona jurídica de derecho público o privado perteneciente al sector público, y para el cumplimiento de sus propias competencias o funciones, siempre que las mismas no se realicen o puedan realizarse en régimen de concurrencia con la iniciativa privada. 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.

b) Cuando fuera declarado desierto el concurso convocado para el otorgamiento de una concesión, o éste hubiera resultado fallido como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones previas a la formalización del otorgamiento por parte del adjudicatario, siempre que no hubiera transcurrido más de un año desde la fecha de su celebración, el objeto concesional sea el mismo y las condiciones de otorgamiento no sean inferiores a las anunciadas para el concurso o de aquellas en que se hubiese producido la adjudicación. En el caso de que el concurso resultara fallido, cuando haya habido más de un licitador en el concurso que cumpla las condiciones de otorgamiento, la concesión se otorgará a la oferta que resulte más favorable de entre las restantes, de acuerdo con lo dispuesto en el pliego de bases del concurso. En el caso de que el concurso hubiera sido declarado desierto, no se podrá otorgar la concesión en condiciones más favorables de las previstas en el pliego de bases del concurso.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Siguiendo las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia, en la enmienda al aparta-

do a) se garantizan las condiciones de competencia en el acceso a una concesión sea cual sea la naturaleza pública o privada del solicitante, en el caso de que no haya ausencia o insuficiencia de iniciativa privada. Se evita una vía para dar concesiones directamente a empresas públicas, concesiones en competencia con otras privadas.

En el caso del apartado b), cuando el concurso es fallido por incumplimiento del adjudicatario con otros candidatos que se han presentado y cumplen las bases del concurso, debe garantizarse actuar de forma no discriminatoria y transparente con éstos.

ENMIENDA NÚM. 445

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista**

**Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 11

De modificación.

Se modifica el apartado 11, que se reenumera como 14, quedando del siguiente tenor:

«14. La letra c) del apartado 1 del artículo 109 tendrá la siguiente redacción: “Proyecto básico, que deberá adaptarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Incluirá la descripción de las actividades a desarrollar, características de las obras e instalaciones a realizar, posibles efectos medioambientales y, en su caso, estudio de impacto ambiental, extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar, presupuesto estimado de las obras e instalaciones y otras especificaciones que determine la Autoridad Portuaria”»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con la de los apartados 1, 6 y 7 del artículo tercero.

ENMIENDA NÚM. 446**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 12

De modificación.

Se modifica el apartado 12, que se reenumera como 15, quedando del siguiente tenor:

«15. El párrafo 1.º del apartado 2 del artículo 109 tendrá la siguiente redacción:

“2. No se admitirán aquellas solicitudes que se opongán a lo dispuesto en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios o en la normativa vigente, o cuando como consecuencia de su otorgamiento se puedan originar dentro del puerto situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia en la prestación de los servicios portuarios o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria, archivándose en el plazo máximo de dos meses, sin más trámite que la audiencia previa al peticionario”.»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con la de los apartados 1, 6 y 7 del artículo tercero.

ENMIENDA NÚM. 447**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 13

De modificación.

En lo relativo a la tramitación de concesiones, se incluye la posibilidad de convocar concurso, aun en los supuestos en los que no es obligatorio, con el siguiente tenor:

Se modifica el apartado 13 del artículo tercero, que se reenumera como 16, con el siguiente contenido:

«16. Se modifica el apartado 1 del artículo 110, que queda redactado como sigue:

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

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

JUSTIFICACIÓN

En el otorgamiento de concesiones se considera muy conveniente que las Autoridades Portuarias tengan siempre la posibilidad de convocar un concurso, sea cual sea el objeto de la concesión.

ENMIENDA NÚM. 448**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 14

De modificación.

Se modifica el apartado 14, que se renumera como 17, quedando con el siguiente contenido:

«17. Se modifican los apartados 1.c), 3.a) 2.º y 4 del artículo 111, quedando con la siguiente redacción:

“1 [...]”

c) Concesiones de dársenas e instalaciones náutico-deportivas, construidas o no por particulares, salvo cuando el solicitante sea un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos, siempre que las condiciones de la concesión establezcan como máximo un límite del 20 por ciento para el número de atraques destinados a embarcaciones con eslora superior a 12 m.

[...]”

“3 [...] a) [...]”

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 concursos a que se refieren las letras a), c) y d) del apartado 1 de este artículo, habrá de considerarse como uno de los criterios de adjudicación 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 el compromiso de realización en las instalaciones náutico-deportivas de actividades de carácter formativo o educativo sin fines lucrativos.

[...]”

“4. La convocatoria del concurso se publicará en el "Boletín Oficial del Estado", así como en el "DOUE" en aquellos casos en que el valor de las obras a ejecutar por el concesionario sean igual o superiores al límite establecido en el artículo 16 de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, pudiéndose presentar ofertas en el plazo establecido, que no podrá ser inferior a treinta días. Dichas ofertas serán abiertas en acto público”»

JUSTIFICACIÓN

Se hace hincapié en las medidas ambientales y en la estructura tarifaria y en las tarifas máximas como criterios de valoración de las ofertas en los concursos de concesiones. En las actividades náutico-deportivas se recuerda la necesidad de tener en cuenta las propuestas de realizar actividades formativas o educativas sin fines lucrativos.

La modificación del apartado 1.c) del artículo 111 está dirigida a incentivar la práctica del deporte de la

vela y la función tradicional que vienen desempeñando en la promoción de este deporte de los clubes náuticos.

ENMIENDA NÚM. 449

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 15

De modificación.

Se modifica el apartado 15, quedando reenumerado como 18 y con el siguiente contenido:

«18. Se sustituye la denominación del artículo 115 y se añaden dos nuevos apartados a dicho artículo con la siguiente redacción:

“Artículo 115. División y unificación de concesiones.

[...]”

3. Será admisible la unificación de dos o más concesiones de un mismo titular a petición de éste, previa autorización de la Autoridad Portuaria, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) Las concesiones han de ser contiguas o estar unidas por una instalación común.

b) Las concesiones deben formar una unidad de explotación. A estos efectos, se entenderá que existe unidad de explotación cuando las concesiones desarrollen la misma actividad y dispongan de elementos comunes necesarios para su correcta explotación o cuando, desarrollando la misma actividad, la explotación conjunta de las concesiones suponga una mejora respecto a la explotación independiente de cada una de ellas.

4. Previamente a la resolución sobre la solicitud de unificación, la Autoridad Portuaria comunicará al peticionario las condiciones en que podría llevarse a cabo. El plazo que reste de la concesión unificada no será superior a la resultante de la media aritmética de los plazos pendientes de cada una de las concesiones ponderada, a juicio de la Autoridad Portuaria, por superficie o por volumen de inversión pendiente de amortización con la actualización correspondiente.

Aceptadas las condiciones, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria dictará la correspondiente resolución. En casos de denegación, se mantendrán cada una de las concesiones que fueron otorgadas”.»

JUSTIFICACIÓN

Se reúnen en un solo artículo dos situaciones que guardan simetría, consistentes en la unificación y la división de concesiones, evitando que la unificación quede como un caso de modificación de concesiones. Con ello se gana en claridad. Se elimina el apartado c) de las condiciones de admisibilidad en la unificación de concesiones, dado que es un genérico que corresponde en realidad a lo añadido en el punto 4, que coincide ahora para los casos de división de concesiones.

ENMIENDA NÚM. 450

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 16

De modificación.

Se modifica el apartado 16, que se reenumera como 19, quedando como sigue:

«19. Se modifica la letra c), d) y el penúltimo párrafo del apartado 1 y se añade una nueva letra e) al apartado 1 del artículo 114 con la siguiente redacción:

“c) Cuando lo exija su adecuación a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios o al Plan Especial de ordenación de las zonas de servicio de los puertos gestionados por una Autoridad Portuaria.

“d) Cuando lo exija su adecuación a las obras o a la ordenación de terminales previstas en los Planes Directores de los puertos gestionados por una Autoridad Portuaria.

“e) Cuando lo exijan razones de interés general vinculadas a la seguridad, a la protección contra actos antisociales y terroristas o a la protección del medio ambiente.”

En los tres últimos supuestos, el concesionario perjudicado tendrá derecho a una indemnización que se

calculará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124.6 de esta Ley, descontando los beneficios futuros, estimados de forma motivada, de la concesión durante el período restante de vigencia de la concesión revisada. En el supuesto de que la revisión suponga una modificación de la ubicación de la concesión, deberán abonarse además los gastos que origine el traslado. El pago del valor de la indemnización y de los gastos del traslado podrá realizarse en dinero, mediante el otorgamiento de otra concesión o con la modificación de las condiciones de la concesión revisada.

En el supuesto de que la Autoridad Portuaria y el titular de la concesión no pudieran llegar a un acuerdo sobre la cuantía de la indemnización, determinada de acuerdo con los criterios anteriores, en su caso, sobre los gastos imputables al traslado, sobre la forma de pago o sobre las condiciones de la concesión revisada, la Autoridad Portuaria podrá iniciar el proceso de rescate de la concesión de acuerdo con lo previsto en el artículo 124.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con las propuestas de modificación del actual Plan de Utilización de Espacios Portuarios, habida cuenta de que este instrumento no es en realidad un Plan.

Se introduce una modificación significativa en el artículo sobre la revisión de las concesiones con el objeto de eliminar la incongruencia existente en la Ley vigente de que la indemnización por revisión de la concesión (que no da lugar al cese de actividad) sea más favorable que la indemnización por rescate (que sí comporta el cese de actividad).

ENMIENDA NÚM. 451

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 17

De modificación.

El apartado 17 se reenumera como 20.

«20. Se añade una nueva letra al apartado 1 del artículo 123, que queda redactada como sigue:

- l) Persistencia en el incumplimiento [...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Enmienda en coherencia con otras presentadas.

ENMIENDA NÚM. 452

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Nuevo apartado

De adición.

Se añade un nuevo apartado, que se numera como 21, con el siguiente texto:

21. Se modifican los apartados 1 y 2, así como el apartado 6 del artículo 124, quedando como sigue:

«1. En el caso de que el dominio público otorgado fuera necesario, total o parcialmente, por razones de interés general vinculadas a la seguridad, a la protección contra actos antisociales o a la protección del medio ambiente, así como para la ejecución de obras, para la ordenación de terminales o para la prestación de servicios portuarios y que, para realizar aquéllas o prestar éstos, fuera preciso disponer de los bienes otorgados en concesión o utilizar o demoler las obras autorizadas, la Autoridad Portuaria, previa indemnización del titular, podrá proceder al rescate de la concesión. Asimismo, se podrá proceder al rescate de una concesión cuando no sea posible alcanzar un acuerdo con el concesionario en un procedimiento de revisión de concesiones.»

2. El rescate de la concesión exigirá la previa declaración de su necesidad por razones de interés general vinculadas a la seguridad, a la protección contra actos antisociales a la protección al medio ambiente, o por el interés portuario de las obras o de los servicios, y el acuerdo de la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por aquéllos. Corresponde al Consejo de Administración las declaraciones de interés general o de interés portuario, respectivamente, y al Presidente, previa audiencia del interesado, el acuerdo

de necesidad de ocupación. La declaración de urgencia de la ocupación, cuando proceda, corresponderá adoptarla al Ministro de Fomento.

El interés portuario se entenderá implícito con la aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Asimismo, la aprobación de los proyectos llevará implícita la declaración del interés portuario de las obras y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por las mismas.»

«6. La valoración de las indemnizaciones, en caso de rescate total o parcial, atenderá a los siguientes conceptos:

[...]

a) El valor de las obras e instalaciones rescatadas que hayan sido realizadas por el concesionario y estén establecidas en el título concesional, calculado de acuerdo con los criterios establecidos a estos efectos en el apartado 3.c) del artículo 10 de esta Ley.

En ningún caso se tendrán en cuenta las obras e instalaciones realizadas por el concesionario sin previa autorización de la Autoridad Portuaria, que pasarán al dominio público portuario sin derecho a indemnización.

b) La pérdida de beneficios imputables al rescate total o parcial de la concesión durante el período de concesión restante, con un máximo de tres anualidades. Para ello se computará el beneficio medio anual de las actividades ordinarias realizadas en la concesión en los cuatro ejercicios anteriores, o en los dos últimos ejercicios si es más favorable para el concesionario. No obstante, en el caso de que el concesionario aceptara el pago de la indemnización mediante el otorgamiento de una nueva concesión o solicitara una nueva concesión para la misma o similar actividad, para el cálculo de la indemnización se descontarán los beneficios futuros asociados a dicha concesión, estimados de forma motivada.»

JUSTIFICACIÓN

Se introducen como causa de rescate de una concesión las razones de interés general vinculadas a la seguridad, la protección contra actos antisociales y terroristas y la protección del medio ambiente, así como no poder llegar a un acuerdo en un procedimiento de revisión de concesiones.

Por otra parte, se modifica la letra a) del apartado 6 con el objeto de homogeneizar la valoración de las obras incluidas en las concesiones con los criterios introducidos en el título I para calcular el valor de las infraestructuras en el momento de su otorgamiento, al no ser razonable valorar distintamente una obra si va a ser concesionada que si va a ser rescatada. Además, por ejemplo, una obra puede estar muy deteriorada por mala construcción u otras causas (un golpe de un buque por ejemplo) y no valer nada y tener que rescatarse por un precio muy superior a su valor real. También se

modifica la letra b) del apartado con el objeto de tomar en consideración en la valoración de la indemnización el descuento de los posibles beneficios asociados al otorgamiento de una nueva concesión.

ENMIENDA NÚM. 453

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 18

De modificación.

El apartado 18 se reenumera como 22.

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

2. En el ámbito portuario, los contratos de concesión de obra pública tendrán [...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Enmienda en coherencia con otras presentadas.

ENMIENDA NÚM. 454

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 19

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 19 del artículo tercero del Proyecto de Ley, referido a la modificación del artículo 130 de la Ley 48/2002, que se reenumera como 23, con el siguiente tenor:

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

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

1. Las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán cada tres años un Plan de Recepción de Residuos, con el contenido establecido en el Real Decreto 1381/2002, previo informe de Puertos del Estado.

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

3. Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, cuyas características así lo justifiquen, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval o de desguace, deberán disponer, en las cercanías de los terminales y muelles, de servicio de recepción de los residuos de carga y de las aguas de lastre de los buques con destino a dichas instalaciones, regulados por los anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames. Los titulares de estas instalaciones portuarias deberán disponer, además, de servicios de recepción para los desechos generados por los buques correspondientes a los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, en las condiciones establecidas en las Prescripciones Particulares, en el caso de que no exista ninguna empresa prestadora con licencia para prestar este servicio en el ámbito geográfico de dichas instalaciones.

Los desechos y residuos recogidos deberán ser sometidos a procesos de tratamiento y eliminación adecuados conforme a la Normativa vigente; en el caso de que dichos procesos no se lleven a cabo con medios propios, los titulares de estas instalaciones portuarias deberán acreditar un compromiso de aceptación de los desechos y residuos por parte de un gestor debidamente autorizado.

Los astilleros y las instalaciones y empresas de reparación naval o de desguace deberán disponer de instalaciones y medios para la recepción y tratamiento de sustancias que contribuyan a agotar la capa de ozono y los equipos que contienen dichas sustancias cuando éstos se retiren de los buques, según se contempla en el anexo VI del Convenio MARPOL 73/78.

Sin perjuicio de las autorizaciones que sean exigibles por otras Administraciones, la disponibilidad de estos servicios de recepción será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en los apartados anteriores. Asimismo, su no disponibilidad podrá ser causa para no autorizar la entrada de buques con destino a dichas instalaciones portuarias.

4. Los titulares de las citadas instalaciones portuarias deberán aprobar un Plan de Recepción de desechos

y residuos con arreglo a lo indicado en el Anexo I del Real Decreto 1381/2002, que deberá ser aprobado por la Autoridad Portuaria y que pasará a formar parte del Plan de Recepción del puerto.

Trimestralmente, comunicarán a la Autoridad Portuaria la relación de servicios de recogida realizados, indicando el buque, el tipo de desecho o residuo y la cantidad recibida, entre otros datos que se les soliciten. Además, a cada buque que utilice sus servicios de recepción, estas instalaciones portuarias deberán expedir un recibo de residuos MARPOL, según el modelo unificado que figura en el anexo III del Real Decreto 1381/2002. La Autoridad Portuaria podrá supervisar el cumplimiento del Plan de Recepción de los titulares de dichas instalaciones.

5. En el supuesto de buques que no tengan como destino alguna de las instalaciones referidas anteriormente, corresponderá a las empresas que efectúen las operaciones de carga o descarga del buque garantizar la recepción de residuos de carga procedentes del mismo, si los hubiere, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y maniobra, evitando y combatiendo, en su caso, los derrames de carga accidentales”»

JUSTIFICACIÓN

Se incorpora como un nuevo apartado la obligatoriedad para las Autoridades Portuarias de elaborar, aprobar, previo informe de Puertos del Estado, un Plan de Recepción de Residuos procedentes de los buques, a revisar cada tres años, con arreglo al Real Decreto 1381/2002. Esta adición obliga a reenumerare el resto de apartados.

El artículo 130 de la Ley 48/2003 establece la obligación a las terminales portuarias y astilleros de recoger los residuos de carga, consistentes generalmente en restos de carga y lavazas de tanques, y de las sustancias que agotan la capa de ozono, resultantes por lo general de las operaciones de mantenimiento o desguace de instalaciones frigoríficas o de extinción de incendios. Dichos residuos no están incluidos en el servicio de recepción de desechos generados por los buques, regulado en el artículo 80, ya que los residuos indicados resultan de la actividad propia de las instalaciones portuarias indicadas.

La modificación del primer párrafo del apartado 2 del artículo 130 de la Ley 48/2003 que se propone pretende establecer con mayor precisión la obligación que tienen las terminales indicadas en lo referente a la recepción de residuos. Por un lado, se sustituye el término instalaciones de recepción y tratamiento por servicio de recepción, ya que el objetivo principal es que las instalaciones portuarias recojan los residuos de los buques mientras que los procesos de tratamiento y eliminación pueden ser realizados por las mismas instalaciones portuarias o por otros gestores de residuos autorizados a los que se entreguen dichos residuos. Por otro

lado, se modifica la relación de residuos que son objeto de este artículo, eliminando las aguas de sentinas que están reguladas por el artículo 80 y las aguas de limpieza de bodegas que se encuentran incluidas, por definición, en residuos de carga según el convenio MARPOL 73/78.

Con la adición del párrafo segundo del apartado 2 del artículo 130 de la Ley 48/2003 propuesta se pretende establecer la obligación de que las terminales portuarias también presten el servicio de recepción de desechos generados por los buques, regulado en el artículo 80, para la recogida de desechos de los buques de los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, cuando dichas terminales portuarias se encuentren fuera del ámbito de prestación del servicio de recepción general del puerto y dicho servicio no esté cubierto por las empresas prestadoras generales del puerto. Esta situación se da cuando la terminal está separada del resto de la zona portuaria o cuando por la peligrosidad de los productos que se manipulan en la misma existen restricciones severas de acceso a dichas instalaciones.

La adición del párrafo tercero que se propone pretende garantizar que los procesos de tratamiento y eliminación que se apliquen a los residuos cumplan con la normativa vigente en materia de gestión de residuos, permitiendo, asimismo, que dichos procesos sean realizados con medios propios de los titulares de las terminales o astilleros o a través de terceros que estén autorizados como gestores de residuos por las administraciones competentes.

La modificación propuesta del último párrafo del apartado 2 de este artículo pretende, en primer lugar, reemplazar instalaciones de recepción y tratamiento por servicios de recepción, en el mismo sentido indicado anteriormente. En segundo lugar, aplicar la caducidad del título de ocupación de dominio público por el incumplimiento de la obligación de disponer de servicio de recepción es desproporcionada y muy difícil de aplicar. Por tanto, se propone reemplazar dicha medida por la prohibición de la entrada de buques en la terminal o astillero, que puede ser de aplicación más factible y efectiva.

ENMIENDA NÚM. 455

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 20

De modificación.

Se propone modificar el apartado 20 del artículo tercero, que se reenumera como 24, con el siguiente contenido:

«24. Se modifica el apartado 1 del artículo 132, que tendrá el siguiente contenido:

“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. En los espacios no otorgados en régimen de concesión o autorización, el consignatario que actúe en representación del armador responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante las maniobras de atraque, desatraque y fondeo del buque, y en general durante la estancia del mismo en el puerto, salvo para las operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga o trasbordo de mercancías o de embarque o desembarque de pasajeros. 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”»

JUSTIFICACIÓN

Se propone eliminar la responsabilidad de la Autoridad Portuaria en cuanto al control del cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, por considerarse que esta responsabilidad es competencia de otros órganos de la Administración. Asimismo, se propone reordenar el artículo 132 de forma que, en lugar de añadirse un nuevo apartado 4, se incorpora el texto correspondiente del proyecto de Ley como un párrafo más del apartado 1 por relacionarse mejor con este apartado. Se añaden mejoras técnicas para precisar el texto con más detalle.

ENMIENDA NÚM. 456

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Nuevo apartado

De adición.

Se propone añadir un nuevo apartado, que se numerará como 25, con el siguiente contenido:

«25. Se modifica el contenido de la disposición adicional primera, que tendrá la siguiente redacción:

“El objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario a que se refiere el apartado 3 del artículo 1 de esta Ley se establece en el 2,5 por ciento”»

JUSTIFICACIÓN

Se fija el valor del 2,5 para la rentabilidad anual del conjunto del sistema portuario, valor que se pretende superar en el año 2011 y siguientes, una vez superada la crisis.

ENMIENDA NÚM. 457

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al apartado 21

De supresión.

Se propone suprimir el apartado 21 del artículo tercero relativo a la creación y normativa aplicable a las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico.

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión de este punto, dado que estaba referido a la creación y normativa aplicable a las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, por

desaparecer esta figura y ser sustituida por las Sociedades de Gestión de Estibadores Portuarios.

ENMIENDA NÚM. 458

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 22

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 22 del artículo tercero del Proyecto de Ley, que se reenumera como 26, quedando como sigue:

«26. Se modifica la disposición adicional novena, que tendrá la siguiente redacción:

"En el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley deberán adaptarse, en su caso, los pliegos vigentes de prescripciones particulares de los servicios portuarios a los contenidos de esta Ley. En el caso de que una Autoridad Portuaria no tuviera aprobados, en la fecha de entrada en vigor de la Ley, dichos pliegos, deberá tenerlos aprobados en dicho plazo.»

JUSTIFICACIÓN

Adaptar este artículo al contenido de las enmiendas propuestas para el título III. Es decir, si los pliegos de prescripciones particulares de los servicios que ya hubieran sido aprobados deberán adaptarse al contenido de esta Ley en un plazo de un año. Si aún no se hubieran aprobado deberán aprobarse en el mismo plazo.

ENMIENDA NÚM. 459

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 23

De modificación.

Se propone modificar el texto del apartado 23, que se reenumera como 27, quedando como sigue:

«27. Se modifica el apartado 2 de la disposición adicional decimotercera, que quedará con la siguiente redacción:

“2. Dichas funciones serán ejercidas, en la forma que determine el Reglamento de Explotación y Policía, por 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 recogidas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin perjuicio de la obligación de colaborar siempre que sea preciso con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad”.»

JUSTIFICACIÓN

Dentro del principio de que las funciones ejercidas por el personal de las Autoridades Portuarias no pueden exceder en ningún caso a las atribuidas a sus Consejos de Administración, se considera inconveniente que la Ley, en lo que se refiere a 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, denomine con un calificativo específico (policía portuaria en el proyecto de Ley o celadores-guardamuelles en la Ley 48/2003) aparte del personal de la Autoridad Portuaria que ejerce dichas funciones, ya que estas denominaciones son temporales y pueden variar.

Se propone por lo tanto la denominación genérica que perdure en el tiempo.

ENMIENDA NÚM. 460

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Nuevo apartado

De adición.

Se propone añadir un nuevo apartado al artículo tercero, que se numera como 28, quedando como sigue:

«28. Se modifican los apartados 2 y 3 de la disposición adicional decimoctava, que quedarán con la siguiente redacción:

2. Se considerarán abandonados aquellos buques que permanezcan durante más de tres meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las correspondientes tasas o tarifas, y así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

La declaración de abandono exigirá la tramitación del correspondiente procedimiento, en el que se acreditarán las circunstancias expresadas y en el que se dará audiencia al propietario, al naviero, al capitán del buque o, en su caso, al consignatario del buque, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. Declarado el abandono del buque por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, ésta procederá, bien a su venta en pública subasta, ingresando el producto de la enajenación en el Tesoro Público, previa detracción de los créditos devengados a su favor por las correspondientes tasas y tarifas portuarias, así como los gastos del procedimiento; o bien procederá al hundimiento del buque cuando, por su estado, así lo aconsejen razones de seguridad marítima.

Cuando la venta regulada en el párrafo anterior tenga por objeto buques no comunitarios, se observarán, además, las siguientes reglas:

a) Dicha venta tendrá la consideración de despacho a consumo de las mercancías y, por tanto, incluirá los trámites previstos para la importación de las mismas.

b) En el precio de venta estarán incluidos los tributos devengados con motivo de la importación. A los efectos de su constatación y de la contracción de los recursos propios comunitarios, dicha enajenación deberá comunicarse a la correspondiente Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria.»

JUSTIFICACIÓN

Con esta enmienda se introducen mejoras administrativas para agilizar la tramitación en caso de buques abandonados, cuya estancia en puerto suele suponer un gran perjuicio económico a las Autoridades Portuarias que sufren estos casos.

ENMIENDA NÚM. 461

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al apartado 24

De supresión.

Se propone suprimir el texto del apartado 24.

JUSTIFICACIÓN

A pesar de que en el proyecto de ley se estimó conveniente limitar con carácter general la edad de jubilación de las personas que prestan el servicio de practicante, la formación tan especializada y específica que requiere el ejercicio de esta actividad en un puerto determinado y las posibilidades de poder seguir prestando el servicio en algunos casos concretos más allá de la edad de sesenta y cinco años, aconseja mantener la posibilidad que la ley vigente habilita de mantenerse los prácticos en activo hasta la edad de setenta años con determinados requisitos. Por ello se propone eliminar la modificación de dicho artículo y dejar subsistente la redacción vigente de este precepto.

ENMIENDA NÚM. 462

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al apartado 25

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 25 del artículo tercero, que se reenumera como 29, quedando como sigue:

«29. Se adiciona una nueva disposición adicional vigésimoa primera con el siguiente contenido:

“Disposición adicional vigésima primera. Determinación de las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje, de la mercancía, de las embarcaciones

deportivas y de recreo, de la tasa por utilización de la zona de tránsito, de la tasa de ayudas a la navegación, de la tarifa fija por el servicio de recepción de desechos generados por buques y de los coeficientes correctores a la tasa del buque, de la mercancía y del pasaje.

1. Las cuantías básicas de la tasa del buque (B y S), de la tasa del pasaje (P), de la tasa de la mercancía (M), de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (E), de la tasa por utilización de la zona de tránsito (T) y de la tasa de ayudas a la navegación (A), establecidas en la presente Ley, podrán ser revisadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, o en la que, en su caso, se apruebe.

2. El valor de la cuantía básica de la tarifa fija por los servicios de recepción de desechos generados por buques (R) establecida en la presente Ley podrá ser revisada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.

3. Las Autoridades Portuarias acordarán con el organismo público Puertos del Estado, en el marco de los acuerdos del Plan de Empresa, las correspondientes propuestas de coeficientes correctores a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía de acuerdo con los límites y criterios establecidos en el artículo 7.g) de esta Ley. El acuerdo finalmente alcanzado se elevará al Ministerio de Fomento, que lo remitirá, si procede, al Ministerio de Economía y Hacienda para su incorporación al Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.

4. El Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, oída la Intervención General de la Administración del Estado, establecerá los criterios de elaboración de las contabilidades de costes que han de desarrollar las Autoridades Portuarias, con el objeto de que las propuestas de coeficientes correctores tomen en consideración la estructura de costes con idéntica metodología en todas las Autoridades Portuarias. Asimismo, dicho Departamento podrá fijar los criterios generales de elaboración y presentación de las citadas propuestas.

5. Hasta la aprobación de los criterios generales que deben regir las propuestas de coeficientes correctores y de los criterios de contabilidad de costes, las Autoridades Portuarias podrán realizar libremente sus propuestas de coeficientes correctores, siempre que respeten los límites establecidos en el apartado 7 g) de esta Ley".»

JUSTIFICACIÓN

Mediante esta enmienda se pretende redundar en la posibilidad de revisar las cuantías básicas de las tasas en la Ley de Presupuestos Generales, o en la que proceda, y se establece el procedimiento para la propuesta y establecimiento, también por Ley, de los coeficientes correctores, para cada Autoridad Portuaria, de las tasas del buque, pasaje y mercancía, así como de las tarifas

fijas de los servicios MARPOL. Este procedimiento se sujeta a los criterios que el Ministerio de Fomento determine por Orden, los cuales, en todo caso, respetarán los principios generales de máxima contribución del puerto a su entorno económico, de autosuficiencia económica y de garantizar la leal competencia interportuaria.

ENMIENDA NÚM. 463

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 26

De modificación.

Se propone reenumerar el apartado 26 del artículo tercero como 30, quedando como sigue:

«30. Se añade una nueva disposición adicional vigésima segunda, que tendrá el siguiente contenido:

“Disposición adicional vigésima segunda. Instrucciones técnicas en el servicio de manipulación de mercancías.

Por el Ministerio de Industria [...]”.»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica en coherencia con la presentación de otras enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 464

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 27

De supresión.

Se propone la supresión completa del apartado 27 del artículo tercero, en coherencia con la propuesta de

enmiendas que agrupan en un nuevo título V toda la regulación completa que afecta al régimen de gestión de los trabajadores del servicio portuario de manipulación de mercancías.

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión de este apartado en coherencia con las enmiendas que agrupan en un nuevo título V toda la regulación del régimen de gestión de los trabajadores de estiba.

ENMIENDA NÚM. 465

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 28

De modificación.

Se propone reenumerar el apartado 28 del artículo tercero como 31, quedando como sigue:

«31. Se añade una nueva disposición adicional vigésima tercera, con la siguiente redacción:

“Disposición adicional vigésima tercera. Suspensión temporal del régimen jurídico que regula el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.”

El Gobierno, teniendo en cuenta las circunstancias económicas concretas en las que se desarrolla el servicio de manipulación de mercancías en cada puerto, así como su eventual repercusión negativa sobre la economía nacional o sobre distintos sectores económicos afectados por el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación de dicho servicio, podrá suspender temporalmente la aplicación de cualquiera de las previsiones contenidas en la presente Ley respecto a dicho régimen, estableciendo al efecto las medidas necesarias para mantener la regularidad y continuidad precisas para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías. Tal suspensión se mantendrá mientras permanezcan las circunstancias y condiciones que la justifiquen, con objeto de garantizar una adecuada ordenación y desarrollo de la actividad económica en el sector afectado.»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica en coherencia con la presentación de otras enmiendas. Además, se propone limitar la potestad del Gobierno de suprimir las previsiones de la Ley al régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, con el objeto de que no represente una habilitación general al Gobierno para suprimir cualquier artículo de la regulación de servicios establecido en la Ley. Un ejemplo de la aplicación de este artículo es la exención temporal del régimen de gestión de los estibadores para la pesca congelada, que sigue vigente desde 1994.

ENMIENDA NÚM. 466

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 29

De modificación.

Se propone una modificación del apartado 29 del artículo tercero, que se reenumera como 32, quedando del siguiente tenor:

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

«Disposición adicional vigésima cuarta. Autorización extraordinaria de atraque en los puertos españoles.

El Ministro de Fomento, podrá acordar, con carácter imperativo, que se adopten todas las medidas necesarias para garantizar el atraque en un puerto español específico de un determinado buque o grupo de buques, cuando concurren acreditadas razones de defensa, orden público o cualquier otra causa de interés público que así lo requiera, sin perjuicio de las competencias atribuidas al Director general de la Marina Mercante, previstas en la disposición adicional vigésima quinta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La Autoridad Portuaria o la Administración autonómica, en el caso de puertos de su competencia, afectada por la decisión señalada en el párrafo anterior será oída, siempre que sea posible, en las cuarenta y ocho horas previas a la adopción de acuerdo, debiendo en todo

caso prestar la colaboración necesaria para la ejecución de la decisión adoptada.»

JUSTIFICACIÓN

Se hace extensiva esta disposición a todos los puertos españoles y no sólo a los puertos de interés general, ya que las causas de interés público también deben poder afectarles. A su vez, dada la posible urgencia de estas causas y por eficacia, es conveniente que el acuerdo sea tomado por el Ministro, en lugar de por el Gobierno, para una mayor capacidad de reacción.

ENMIENDA NÚM. 467

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 30

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

El contenido de este apartado básicamente se ha incorporado a la enmienda del apartado 14, correspondiente al artículo 111 de la Ley 48/2003, por considerarse técnicamente más adecuado.

ENMIENDA NÚM. 468

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 3

De modificación.

Se propone una modificación del apartado 31 del artículo tercero, quedando numerado como 33, y del siguiente tenor:

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

«Disposición adicional vigésima quinta. Recursos contra acuerdos de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.

Los acuerdos que adopten los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias u omisiones de los mismos [...]»

JUSTIFICACIÓN

Se propone modificar la denominación de la disposición para ajustarla a su contenido y para que no sea menos limitativa que éste, ya que regula no únicamente los recursos contra acuerdos contrarios a lo decidido en el plan de empresa sino contra cualquier otra infracción de lo previsto en la Ley. Además, corrección técnica en coherencia con la presentación de otras enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 469

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 32

De modificación.

Se propone una modificación del apartado 32 del artículo tercero, quedando numerado como 34, del siguiente tenor:

34. Se añade una nueva disposición adicional vigésima sexta, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigésima sexta. Especialidad en la aplicación del Estatuto Básico del Empleado Público.

No será de aplicación al personal [...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica en coherencia con la presentación de otras enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 470

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 33

De modificación.

Se propone una modificación del apartado 33 del artículo tercero, quedando numerado como 35, y del siguiente tenor:

35. Se añade una nueva disposición adicional vigésima séptima, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigésima séptima. Contratación mínima de personal estibador en relación laboral común por las empresas estibadoras.

El número de trabajadores contratados en relación laboral común será el que se determine en la licencia del servicio de manipulación de mercancías que, en todo caso, deberá cubrir, al menos, una cuarta parte de la actividad total de la empresa en este servicio en cómputo interanual, salvo lo previsto a estos efectos en el apartado 4 del artículo 141 del título V de esta Ley.

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

Igualmente, los acuerdos del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria sobre el otorgamiento de nuevas licencias del servicio de manipulación de mercancías o sus prórrogas en los que no se dé cumplimiento a dicha obligación serán nulos de pleno derecho.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Mediante esta enmienda se sustituyen los términos contratos por licencia, siguiendo las directrices de la Comisión Nacional de Competencia.

ENMIENDA NÚM. 471

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 34

De modificación.

Se propone una modificación del apartado 34 del artículo tercero, quedando numerado como 36, y del siguiente tenor:

36. Se añade una nueva disposición adicional vigésima octava, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigésima octava. Publicidad de las normas de contratación.

Las instrucciones reguladoras de los procedimientos de contratación [...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica en coherencia con la presentación de otras enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 472

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 35

De supresión

Se propone la supresión del apartado 35 del artículo tercero, en coherencia con la propuesta de enmiendas que agrupan en un nuevo título V toda la regulación completa que afecta al régimen de gestión de los trabajadores del servicio portuario de manipulación de mercancías.

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión de este artículo en coherencia con las enmiendas que agrupan en un nuevo título V toda la regulación del régimen de gestión de los trabajadores de estiba.

ENMIENDA NÚM. 473

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 36

De modificación.

Se propone una modificación del apartado 36 del artículo tercero, que se reenumera como 37, quedando del siguiente tenor:

«37. La disposición transitoria segunda tendrá la siguiente redacción:

“La mención realizada en el apartado 2 de la disposición transitoria segunda al artículo 19 se tendrá por hecha al artículo 10”.»

JUSTIFICACIÓN

La enmienda propuesta al segundo párrafo del apartado 6 del artículo 10 del Proyecto de Ley propone mantener el límite del 20 por ciento cada quince años para la actualización de la valoración de los terrenos que constituyen la base imponible de la tasa de ocupación. En coherencia con esta enmienda se propone la sustitución del contenido de este apartado 36 por el cambio de mención citado. Además se realiza una corrección técnica en la numeración del apartado en coherencia con la presentación de otras enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 474

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 37

De modificación.

Se propone una modificación del apartado 37 del artículo tercero, que se reenumera como 38, quedando del siguiente tenor:

38. La disposición transitoria duodécima queda redactada de la forma siguiente:

«Disposición transitoria duodécima. Régimen de determinadas empresas exentas del servicio de manipulación de mercancías.

Las empresas titulares de concesiones de dominio público exentas del servicio de estiba y desestiba, al amparo del artículo 2.g) del Real Decreto-ley 2/1986, quedarán excluidas de la obligación de participar en las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios, hasta el término del período concesional, sin perjuicio de lo que se establece en los artículos 144 y 145 respecto de la capacitación de su personal.»

JUSTIFICACIÓN

Mediante esta enmienda se sustituyen las figuras de Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba y Agrupaciones Portuarias de Interés Económico por las nuevas Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios.

ENMIENDA NÚM. 475

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 38

De supresión.

Se propone la supresión del apartado 38 del artículo tercero.

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica por adopción de un nuevo modelo de aplicación de tasas.

ENMIENDA NÚM. 476

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 39

De modificación.

Se propone una modificación del apartado 39 del artículo tercero, quedando del siguiente tenor:

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

«Disposición transitoria decimoquinta. Régimen transitorio para el otorgamiento de bonificaciones para incentivar mejores prácticas medioambientales.

Hasta que se aprueben las guías de buenas prácticas ambientales de la operativa de buques en los puertos, las Autoridades Portuarias otorgarán la bonificación prevista en el artículo 19.1. a) de esta Ley, si la empresa Naviera que opera el buque dispone únicamente de la certificación del cumplimiento por el buque de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales, emitida por una entidad de certificación acreditada para ello por organismos pertenecientes a la International Accreditation Forum.»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con la realizada para el apartado 1.a) del artículo 19.

ENMIENDA NÚM. 477

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Nuevo apartado

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 40, con el siguiente contenido:

«40. El actual anexo “Asignación de grupos de mercancías”, pasa a ser anexo I con la misma denominación, asignándose al grupo 3 las mercancías con los siguientes códigos:

0302B, 0303A, 0303B, 0304, 0305, 0306 y 0307.

Además, se desagregan los siguientes códigos:

a) El código 3825 en los dos siguientes:

3825 A: Productos residuales de la industria química o de las industrias conexas, no expresados ni comprendidos en otra parte; lodos de depuración; los demás desechos citados en la Nota 6 de este capítulo.

3825 B: Desechos y desperdicios municipales, asignándose al grupo 2 las mercancías con el código 3825 B.

b) El código 8702 en los dos siguientes:

8702 A: Vehículos automóviles para el transporte de diez personas o más, conductor incluido, excluidos los vehículos eléctricos o híbridos.

8702 B: Vehículos automóviles eléctricos o híbridos para el transporte de diez personas o más, asignándose al grupo 4 las mercancías con el código 8702 B.

c) El código 8703 en los dos siguientes:

8703 A: Coches de turismo y demás vehículos automóviles proyectados principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida n.º 8702), incluidos los vehículos del tipo familiar y los de carreras, que no sean eléctricos o híbridos.

8703 B: Coches de turismo y demás vehículos automóviles proyectados principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida n.º 8702), incluidos los vehículos del tipo familiar y los de carreras, que sean eléctricos o híbridos, asignándose al grupo 4 las mercancías con el código 8703 B.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone reducir el grupo al que están asignados ciertos productos pesqueros congelados y refrigerados con el objeto de contribuir a paliar los efectos de la actual coyuntura económica en el sector pesquero.

Además se propone desagregar el código 3825 a efectos de pasar al grupo 2 los desechos y desperdicios municipales, los cuales no aparecían claros en ningún grupo y, en todo caso, no deben estar asignados al grupo 5. Asimismo, se pasan, previa desagregación de la partida, del grupo 5 al grupo 4 los automóviles eléctricos o híbridos con el objeto de contribuir a la sostenibilidad ambiental y fomentar la localización en España de la industria automovilística dedicada a la fabricación de vehículos ecológicos.

ENMIENDA NÚM. 478

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 4, primer párrafo

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del apartado 40, que se reenumera como 41, quedando como sigue:

«41. Se adiciona un anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

[...]”.»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con la propuesta en relación con la asignación de grupos a mercancías.

ENMIENDA NÚM. 479

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 40, epígrafe 2.º

De modificación.

Se cambia la definición incluida en el epígrafe 2.º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, quedando como sigue:

«41. Se adiciona un anexo II con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

2.ª Eslora total: en buques y embarcaciones, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación

entre dos planos perpendiculares al plano central del buque o embarcación, situados uno en la parte más a proa y el otro en la parte más a popa. En el resto de artefactos flotantes, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del artefacto, situados en los puntos del citado artefacto más alejados entre sí. La eslora total excluye todas las partes móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la identidad estructural de la embarcación.

[...]”.»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se sustituye el término de eslora por eslora total, para darle coherencia con la terminología al uso en este ámbito.

ENMIENDA NÚM. 480

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 40, epígrafe 11.º

De modificación.

Se cambia la definición incluida en el epígrafe 11.º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, quedando como sigue:

«41. Se adiciona un anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta Ley:

[...]

11.ª Terminal marítima de mercancías: instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y transbordo marítimos, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de las mercancías y los elementos de transporte, así como para su ordenación y control.

[...]”.»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se añade a la definición de terminal marítima la posibilidad de realizar actividad de almacenamiento depósito temporal, además de la operación puramente intermodal de transferencia entre los modos marítimo y terrestre, el tránsito o el transbordo.

ENMIENDA NÚM. 481

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al apartado 40, epígrafe 12.º

De modificación.

Se cambia la definición incluida en el epígrafe 12.º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, quedando como sigue:

«41. Se adiciona un anexo II con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta Ley:

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

- a) Que en la escala inicien o finalicen el crucero al menos un 50 por ciento del total de pasajeros de esa escala.
- b) Que en la escala del crucero, el total de pasajeros que inicien o finalicen su viaje no sea inferior a 250.

Se entiende que inician o finalizan el crucero aquellos pasajeros que no sean declarados en régimen de crucero turístico en tránsito.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se aclara en qué circunstancias los pasajeros inician o finalizan el crucero.

ENMIENDA NÚM. 482

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al apartado 40, epígrafe 14.º

De modificación.

Se cambia la definición incluida en el epígrafe 14.º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, quedando como sigue:

«41. Se adiciona un anexo II con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta Ley:

[...]

14.^a Estación o terminal marítima de pasajeros: instalación destinada a facilitar el acceso de los pasajeros y sus equipajes, y de vehículos en régimen de pasaje, desde tierra a los buques y desde éstos a tierra, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de los vehículos en régimen de pasaje, así como edificios para el control y ordenación de pasajeros, vehículos y equipajes y la prestación de servicios auxiliares.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Se amplía la definición con el objeto de aclarar que la estación o terminal de pasajeros puede incluir superficies anejas para el depósito y almacenamiento temporal, así como edificaciones para el control y la ordenación y para la prestación de otros servicios auxiliares.

ENMIENDA NÚM. 483

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al apartado 40, epígrafe 15.º

De modificación.

Se cambia la definición incluida en el epígrafe 15.º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, quedando como sigue:

«41. Se adiciona un anexo II con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta Ley:

[...]

15.^a Pasajero: persona que viaje a bordo de un buque, que no tenga la condición de tripulante, incluidos los conductores de elementos de transporte sujetos a la tasa de la mercancía.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica.

ENMIENDA NÚM. 484

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 40, epígrafe 16.º

De modificación.

Se cambia la definición incluida en el epígrafe 16.º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, quedando como sigue:

«41. Se adiciona un anexo II con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta Ley:

[...]

16.^a Estación o terminal marítima de pasajeros dedicadas a uso particular: aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se presten servicios al pasaje transportado en buques explotados exclusivamente por las

empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en dicho título.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Se sustituye el contrato por la licencia en el vínculo entre Autoridad Portuaria y prestadores de servicios portuarios, en este caso, de manipulación de mercancías.

ENMIENDA NÚM. 485

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 40, nuevo epígrafe.

De modificación.

Se añade un nuevo epígrafe, numerado como 17, al apartado 40, que se reenumera como apartado 41, con una nueva definición, tal y como sigue:

«41. Se adiciona un anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta Ley:

[...]

17.º Terminal de mercancías dedicada a uso particular: aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías propiedad del titular de la misma o de sus accionistas o partícipes, así como del grupo de empresas al que pertenezca, o se operen buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en el título concesional. Asimismo, es aquella otorgada en concesión o autorización al titular de una planta de transformación o instalación industrial o a una empresa de su mismo grupo empresarial, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías directa y exclusivamente vinculadas con la referida planta o instalación de proceso industrial y esté expresamente identificada en el título concesional.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Se añade esta definición a efectos de completar las que aparecen en el texto del proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 486

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al apartado 40, epígrafe 17.º

De modificación.

Se modifica el epígrafe 17.º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 18.º y cambiando su texto como sigue:

«41. Se adiciona un anexo II con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta Ley:

18.^a Empresa estibadora: aquella que es titular de una licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Se sustituye el contrato por la licencia en el vínculo entre Autoridad Portuaria y prestadores de servicios portuarios, en este caso, de manipulación de mercancías.

ENMIENDA NÚM. 487

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al apartado 40, epígrafe 18.º

De modificación.

Se modifica el epígrafe 18.º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 19.º y cambiando su texto como sigue:

«41. Se adiciona un anexo II con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta Ley:

[...]

19.^a Grupo empresarial: se entenderá aplicable este concepto en los supuestos a los que se refiere el artículo 42.1 del Código de Comercio y del artículo 87 del Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica.

ENMIENDA NÚM. 488

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Al apartado 40, nuevo epígrafe 20.º

De adición.

Se añade un nuevo epígrafe 20.º al apartado 40, que se reenumera como apartado 41, con el siguiente texto:

«41. Se adiciona un anexo II con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta Ley:

[...]

20.^a Servicio marítimo: el que se presta a un determinado tipo de tráfico en un puerto, cuando el buque o conjunto de buques de la misma compañía naviera o de cruceros unen dicho puerto con otros determinados, transportando un mismo tipo y naturaleza de mercancías o un determinado tipo de pasaje, elemento de transporte o unidad de carga.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Se incorpora aquí esta definición trasladándola desde el articulado a fin de que sirva como referencia cada vez que se cite en el texto de Ley, simplificando el mismo.

ENMIENDA NÚM. 489

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 40, nuevo epígrafe 21.º

De adición.

Se añade un nuevo epígrafe 21.º al apartado 40, que se reenumera como apartado 41, con el siguiente texto:

«41. Se adiciona un anexo II con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta Ley:

21.^a Servicio marítimo regular: el que se presta a un determinado tipo de tráfico en un puerto, cuando el buque o conjunto de buques de la misma compañía naviera o de cruceros (o bien un conjunto de buques de distintas compañías navieras con acuerdos de explotación compartida) unen dicho puerto con otros determinados, transportando un mismo tipo y naturaleza de mercancías o un determinado tipo de pasaje, elemento de transporte o unidad de carga y, además, se oferta de forma general y con publicidad a los posibles usuarios, se presta en condiciones de regularidad, con orígenes, destinos y fechas preestablecidos y con una frecuencia de al menos 24 escalas al año en el puerto correspondiente.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Se incorpora aquí esta definición trasladándola desde el articulado a fin de que sirva como referencia cada vez que se cite en el texto de Ley, simplificando el mismo. Se añade en este caso la posibilidad de que las compañías navieras puedan operar con acuerdos de explotación compartida, en coherencia con el texto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 490

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 40, epígrafe 19.º

De modificación.

Se modifica el epígrafe 19.º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 22.º y cambiando su texto como sigue:

«41. Se adiciona un anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta Ley:

22.^a Servicio marítimo de autopistas del mar: aquel servicio marítimo regular, de alta frecuencia y regularidad, destinado a atender preferentemente tráfico de mercancías transportadas en elementos de transporte aptos para su circulación por carretera que conecten los puertos españoles con puertos de otros países de la Unión Europea. Además, deberán formar parte integrante de las Autopistas del Mar de la Red Transeuropea de Transporte, de conformidad con lo establecido en la Decisión núm. 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión núm. 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea del transporte y con el Reglamento (CE) núm. 807/2004, o de las acciones correspondientes de Autopistas del Mar del programa Marco Polo, con arreglo al Reglamento (CE) 923/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, que modifica el Reglamento (CE) 1692/2006, por el que se establece el segundo programa Marco Polo.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Se redefine la Autopista del Mar como un servicio marítimo regular, en línea con la definición dada anteriormente para este tipo de servicios, con una serie de características técnicas acuñadas en el acervo comunitario referente a estos proyectos (alta frecuencia, tráfico de elementos de transporte aptos para la carretera y puertos de países de la Unión Europea), y con la condición de que pertenezcan a la Red Transeuropea de

Transporte o al capítulo correspondiente del Programa Marco Polo II.

ENMIENDA NÚM. 491

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 40, epígrafe 20.º

De modificación.

Se modifica el epígrafe 20.º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 23.º y cambiando su texto como sigue:

41, Se adiciona un anexo II con el siguiente contenido:

“Anexo 11. Glosario de definiciones a efectos de esta Ley:

[...]

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

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica.

ENMIENDA NÚM. 492

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 40, epígrafe 21.º

De modificación.

Se modifica el epígrafe 21.º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 24.º y cambiando su texto como sigue:

«41. Se adiciona un anexo II con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta Ley:

[...]

24.^a Referencial específico del servicio: referencial adaptado al esquema o estructura de operaciones y servicios propio de un determinado puerto.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica.

ENMIENDA NÚM. 493

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

Al apartado 40, epígrafe 22.º

De modificación.

Se modifica el epígrafe 22.º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 25.º y cambiando su texto como sigue:

41. Se adiciona un anexo II con el siguiente contenido: “Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta Ley:

[...]

25.^a Excursiones marítimas: aquellos servicios marítimos de pasajeros asociados con la realización de viajes turísticos en buques o embarcaciones que parten de un puerto y, después de seguir un itinerario, vuelven al puerto de partida en un periodo de duración no mayor de 12 horas, pudiendo realizar fondeos y escalas intermedias en otro puerto pero debiendo realizar el itinerario completo todos los pasajeros.

[...]»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se aclara que son servicios de pasajeros.

La imposibilidad de hacer escalas en otro puerto no debe incluirse en el concepto de excursión marítima. Para que no pueda confundirse con tráficos de pasajeros en régimen de pasaje, el elemento diferencial es que todos los pasajeros deben hacer el itinerario completo.

ENMIENDA NÚM. 494

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 40, epígrafe 23.º

De modificación.

Se modifica el epígrafe 23.º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 26.º y cambiando su texto como sigue:

41. Se adiciona un anexo II con el siguiente contenido: “Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta Ley:

[...]

26.^a Gran reparación: A los efectos de esta Ley, se entenderá por gran reparación la definida en el apartado 33 del artículo 2 del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica.

ENMIENDA NÚM. 495

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al apartado 40, epígrafe 24.º

De modificación.

Se modifica el epígrafe 24.º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 27.º y cambiando su texto como sigue:

41. Se adiciona un Anexo con el siguiente contenido: “Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

[...]

27.^a Transporte marítimo de corta distancia (TMCD): aquel servicio marítimo para tráfico de mercancías y pasajeros que se realiza mediante buques cuya ruta marítima discurre exclusivamente en Europa entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa, incluyendo sus islas u territorios de soberanía no continentales. Este concepto se extiende también al transporte marítimo entre los Estados miembros de la Unión Europea y Noruega e Islandia y otros Estados del Mar Báltico, el Mar Negro y el Mar Mediterráneo.

[...]”»

JUSTIFICACIÓN

Se incorpora correcciones técnicas que permiten adaptar mejor el concepto al acuñado en el acervo comunitario. Al incluirse la ruta completa en Europa se pretende evitar que se enmarquen en este concepto escalas en Europa de rutas transoceánicas, con las consecuencias que ello tiene sobre la aplicación de la tasa del buque a todos aquellos agentes que se acogen a la correspondiente cuantía básica S.

ENMIENDA NÚM. 496

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición adicional primera

De modificación.

Se realiza la siguiente modificación de carácter técnico:

«Disposición adicional primera. Menciones.

Las menciones que en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, y en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre se hacen a “tasa por ocupación privativa del dominio público portuario”, “tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades industriales, comerciales y de servicios”, “tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias”, “servicios portuarios básicos” “activo fijo neto”, “usos no portuarios”, y “Plan de utilización de espacios portua-

rios”, se entenderán hechas a “tasa de ocupación”, “tasa de actividad”, “tasas de utilización”, “servicios portuarios”, “activo no corriente neto”, “actividades realizadas en el ámbito de la interacción puerto-ciudad” y “Delimitación de Espacios y Usos Portuarios”, respectivamente.

En el ámbito de la prestación de servicios portuarios, las menciones que en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, se hacen a “contrato” deben entenderse hechas a “licencia”.»

JUSTIFICACIÓN

Se sustituye el contrato por la licencia en el vínculo entre Autoridad Portuaria y prestadores de servicios portuarios y se añaden nuevas denominaciones al efecto de que la Ley 27/92 y la Ley 48/2003 también las recojan.

ENMIENDA NÚM. 497

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición adicional segunda

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional segunda al Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«Disposición adicional segunda. Financiación y asistencia.

“1. Los organismos públicos portuarios podrán voluntariamente prestarse asistencia entre sí, poniendo unos sus excedentes de tesorería a disposición de otros que los necesiten. Puertos del Estado habrá de fijar en cada caso el interés de los préstamos de acuerdo con las condiciones del mercado, y habrá de autorizar singularmente y con carácter previo cada operación, a fin de que no suponga beneficio económico o transferencia de crédito sin contraprestación, ni implique cualquier otra medida que dificulte o distorsione la libre competencia entre los puertos de interés general. Estas operaciones se formalizarán mediante un Convenio de préstamo financiero, que deberá ser aprobado previamente por Puertos del Estado.

2. Excepcionalmente, cuando concurren circunstancias extraordinarias que imposibiliten dificulten o no aconsejen que una Autoridad Portuaria pueda cubrir necesidades financieras, debidas a causas sobrevenidas

o a disfuncionalidades derivadas de la gestión, acudiendo con sus propios medios al mercado de capitales, Puertos del Estado a iniciativa propia podrá intervenir, mediante cualquier medio, en la financiación de una Autoridad Portuaria. La resolución habrá de ser adoptada por su Consejo Rector a iniciativa de su Presidente, estableciendo la forma de asistencia que considere más idónea y atendiendo a las circunstancias concretas de cada caso.

3. En el caso previsto en el apartado anterior, Puertos del Estado, con la aprobación de su Consejo Rector, podrá conceder créditos o préstamos, condicionando su otorgamiento al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) La suscripción de un Convenio de Normalización Financiera, cuyo objeto sea definir las condiciones del préstamo, así como la estrategia y acciones exigidas para lograr la estabilidad financiera de la Autoridad Portuaria firmante, estableciendo para ello los mecanismos de intervención necesarios para alcanzar dicho objetivo.

b) Dicho Convenio deberá prever la creación de una Comisión de Seguimiento, compuesta por un representante de la Autoridad Portuaria, uno de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se localiza la Autoridad Portuaria y tres del Organismo Público Puertos del Estado, con el fin de supervisar el cumplimiento del Convenio de Normalización.

c) La Comisión de Seguimiento estará presidida por uno de los representantes de Puertos del Estado, asumiendo todas las competencias y funciones necesarias para garantizar el cumplimiento del Convenio de Normalización.

d) Ningún órgano de la Autoridad Portuaria podrá modificar lo dispuesto en el Convenio de Normalización, sin la autorización previa del Consejo Rector de Puertos del Estado.

4. Cuando los recursos sean los previstos en el artículo 2.1. d) y e) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, se podrá supeditar su concesión a las mismas condiciones establecidas en el apartado 3, a propuesta de Puertos del Estado, del órgano competente del Estado o de la Administración Pública que gestione la asignación de dichos recursos. No obstante, cuando los recursos sean los previstos en el artículo 2.1. d) correspondientes a aportaciones recibidas del Fondo de Compensación, lo dispuesto en el apartado 3 únicamente será de aplicación cuando se destinen a cofinanciar actuaciones incluidas en los numerales 2.º y 5.º del apartado 5 b) del artículo 4”.»

JUSTIFICACIÓN

Se pretende garantizar, en aquellos casos que la situación financiera de una Autoridad Portuaria presente disfuncionalidades económico-financieras, la posibilidad de prestar asistencia, bajo la coordinación de

Puertos del Estado en defensa del interés general y de la leal competencia entre Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 498

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición transitoria segunda

De modificación.

Se modifica la disposición transitoria segunda, que tendrá la siguiente redacción:

«Disposición transitoria segunda. Licencias de prestación de servicios portuarios básicos.

1. Las empresas que a la entrada en vigor de esta Ley sean titulares de licencias de prestación de servicios portuarios básicos, accederán directamente a la correspondiente licencia del servicio portuario otorgada por la Autoridad Portuaria.

2. Los titulares de las licencias otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley deberán adecuarse a los nuevos Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio que, en su caso se aprueben, de acuerdo con lo previsto en los artículos 62 y 66.2 y en la disposición adicional novena de esta Ley.

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

3. En el caso de que el número de prestadores del servicio se encuentre limitado o se limite por la Autoridad Portuaria, el titular de una licencia de prestación de servicio portuario básico accederá directamente a la obtención de una de las licencias para la prestación del servicio portuario durante el tiempo de vigencia que reste a su título habilitante, que no podrá exceder del previsto en el artículo 61 de esa ley, salvo cuando se produzca lo dispuesto en el artículo 68.1. c) que procederá la extinción de la licencia.»

JUSTIFICACIÓN

Se sustituye el contrato por la licencia en el vínculo entre Autoridad Portuaria y prestadores de servicios portuarios, adaptando esta disposición al contenido de las enmiendas que modifican el régimen de prestación de servicios portuarios desde contratos de gestión indirecta a licencia.

ENMIENDA NÚM. 499

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición transitoria tercera

De supresión.

Se suprime la disposición transitoria tercera. Transformación de Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico.

JUSTIFICACIÓN

Al crearse la nueva Sociedad de Gestión de Estibadores Portuarios ya no ha de regularse una transformación entre las figuras existentes.

ENMIENDA NÚM. 500

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición transitoria cuarta

De modificación.

Se renumera la disposición transitoria cuarta. Manipulación de medios mecánicos de las Autoridades Portuarias, como disposición transitoria tercera, sin modificar su contenido.

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica debido a la enmienda de supresión de la disposición transitoria tercera.

ENMIENDA NÚM. 501

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición transitoria quinta

De modificación.

Se modifica la disposición transitoria quinta, que se reenumera como disposición transitoria cuarta, quedando como sigue:

«Disposición transitoria cuarta. Régimen transitorio aplicable a los Planes de utilización de los espacios portuarios y a los Planes Directores.

1. Los Planes de utilización de los espacios portuarios aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley mantendrán su vigencia y surtirán todos los efectos previstos en la presente ley para la Orden Ministerial de delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. No obstante lo anterior, cuando se proceda a su primera modificación tras la entrada en vigor de esta ley, los planes deberán adaptarse a lo dispuesto en los artículos 96 y 97 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada al mismo por la presente ley en los apartados 6 y 7 del artículo tercero.

2. Los Planes de utilización de los espacios portuarios que, a la entrada en vigor de esta ley, se encuentren en tramitación deberán ajustar su contenido a lo previsto en el artículo 96 y 97 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en su redacción original.

3. Los Planes Directores de Infraestructuras del puerto que se encontraran aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley mantendrán su vigencia. Asimismo los Planes Directores que, a la entrada en vigor de esta Ley, se encuentren en tramitación deberán ajustar su contenido a lo previsto en el artículo 38 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en su redacción original.»

JUSTIFICACIÓN

Se mantienen los PUEP y los Planes Directores actuales en tramitación hasta su aprobación, si bien cuando se produzca su primera modificación habrán de adaptarse al actual proyecto de Ley, pasando a denominarse, tras la aprobación de la modificación, Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.

ENMIENDA NÚM. 502

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición transitoria sexta

De supresión.

Se suprime la disposición transitoria sexta. Régimen transitorio aplicable al sistema establecido en esta Ley

para la prestación del servicio de recepción de desechos generados por buques.

JUSTIFICACIÓN

Al proponer como enmienda que la tarifa fija correspondiente al servicio de recepción de desechos generados por buques sea fija y quede establecida en la Ley, no es necesario considerar ningún régimen transitorio para su entrada en vigor.

ENMIENDA NÚM. 503

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición transitoria séptima

De modificación.

Se modifica la disposición transitoria séptima, que se reenumera como disposición transitoria quinta, quedando como sigue:

«Disposición transitoria quinta. Pliegos reguladores de los servicios portuarios básicos

Los Pliegos Reguladores de los servicios portuarios básicos, que se hallen vigentes a la entrada en vigor de esta Ley, mantendrán su vigencia, en cuanto no sean incompatibles con la nueva regulación de los servicios portuarios, hasta la aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares previstos en el artículo 62 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada al mismo por esta Ley o hasta la adaptación a los contenidos de la misma de los pliegos de prescripciones particulares vigentes, de acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional novena, en la redacción dada a la misma por esta Ley.»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica causada por la presentación de otras enmiendas. Además, la disposición adicional novena prevé la adaptación de los pliegos vigentes a los contenidos de la Ley, por que debe incluirse este supuesto por seguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 504**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición derogatoria única

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 1 de la disposición derogatoria única del Proyecto de Ley, con el siguiente tenor:

«1. Quedan derogadas las disposiciones siguientes:

Las disposiciones adicionales quinta, sexta, séptima y vigésima; y la disposición transitoria novena de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de servicios en los puertos de interés general, así como cuantas disposiciones de la misma se opongan a lo dispuesto en esta ley.

El artículo 108 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social.

El artículo 47; las letras d) y e) del apartado 4 del artículo 114; la letra e) del apartado 2 del artículo 116. y las letras a), b) y c) del apartado 3 del artículo 116 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques,

La disposición adicional trigésima cuarta de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.»

JUSTIFICACIÓN

Al convertirse las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico en Sociedades de Gestión de Estibadores Portuarios, se eliminan la disposición adicional que regulaba las primeras.

También se deroga el artículo 108 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, referente a la garantía financiera a buques que soliciten acceso a lugares de refugio.

Las liquidaciones de tarifas emitidas por las Autoridades Portuarias al amparo de lo previsto en órdenes ministeriales que fueron aprobadas en aplicación del artículo 70 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, han venido siendo anuladas por los tribunales por estimar que su regulación había de consignarse en una norma con rango de ley, por considerarlas prestaciones patrimoniales de carácter público, sujetas, por tanto, al principio de reserva de ley establecido por el artículo 31.3 de la Constitución. Esto ha venido ocurriendo antes y des-

pués de las Sentencias 102/2005 y 121/2005 del Tribunal Constitucional en las que se declaró inconstitucional dicho artículo 70, tanto en su redacción originaria como en la que dio al mismo la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, por el motivo referido.

Para evitar esta carencia legislativa que impedía liquidar las tarifas portuarias devengadas por la utilización de las instalaciones portuarias, se incluyó la disposición adicional 34.^a en la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, que permitía la emisión de nuevas liquidaciones cuando, como consecuencia de sentencias judiciales firmes, se anularan las liquidaciones por tarifas portuarias.

En el proyecto de ley que ahora se tramita, que fue aprobado por el Consejo de Ministros en su sesión de 27 de marzo, se incluyó una modificación de la referida disposición adicional.

Posteriormente, las Sentencias del Tribunal Constitucional 116/2009, de 18 de mayo, 146/2009, de 15 de junio y 161/2009, de 29 de junio, han declarado nula e inconstitucional la referida disposición adicional trigésima cuarta de la Ley 55/1999, impidiendo por tanto la emisión de nuevas liquidaciones en sustitución de las anuladas por sentencia firme.

La Abogacía General del Estado, Dirección General del Servicio Jurídico del Estado, en la Adenda elaborada a su circular 9/2009 sobre las actuaciones a seguir ante las Sentencias del Tribunal Constitucional citadas, contempla, entre las medidas aconsejables, la hipotética derogación expresa de esa norma, la cual considera manifiestamente contraria a la doctrina que en ellas ha expresado el Tribunal Constitucional.

En consideración de lo expuesto, se estima conveniente no sólo eliminar la modificación incluida en el proyecto de ley, sino también derogar definitivamente la citada disposición adicional, aun cuando no ha sido declarada inconstitucional en la redacción dada a la misma por la Ley 25/2006, de 17 de julio, pero que conserva la idea contenida en las redacciones anteriores, declaradas inconstitucionales.

Asimismo, se pretende añadir a la derogación, la de la disposición adicional trigésima cuarta de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

ENMIENDA NÚM. 505**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 1, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«1. Se modifica el apartado 1 del artículo 7, que tendrá la siguiente redacción:

“1. Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores marítimas, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

— Son aguas interiores marítimas españolas, a los efectos de esta Ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial. Las aguas interiores marítimas incluyen las de los puertos marítimos 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.

— Es mar territorial aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.

— Es zona contigua la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

— Es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél”»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica con la que se refleja en la Ley la sentencia de Tribunal Supremo.

ENMIENDA NÚM. 506

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 2, con el siguiente tenor:

«2. Se modifica el apartado 1 del artículo 18. Consideración urbanística de los puertos, que tendrá la siguiente redacción:

1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.»

JUSTIFICACIÓN

Se recogen requisitos competenciales de la Administración del Estado con el fin de salvaguardar la señalización marítima que pueda verse afectada por obras realizadas en sus proximidades.

ENMIENDA NÚM. 507

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un apartado a dicha disposición final segunda, que se numera como 3, de esta disposición final segunda, con la siguiente redacción:

«3. Se modifica el apartado 1 del artículo 21, con la siguiente redacción:

“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 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".»

JUSTIFICACIÓN

Se añade el último párrafo para aclarar definitivamente una cuestión que se ha planteado en los Tribunales y que permite en algunos casos paralizar las obras de infraestructura portuaria y de ampliación de los puertos, alegándose la necesidad de la preexistencia de un Plan de Utilización de los Espacios Portuarios o de un Plan Especial. Se añade el trámite de audiencia a la autoridad autonómica para salvar su competencia en materia de ordenación del territorio.

ENMIENDA NÚM. 508

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numera como 4, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

4. Se modifican las letras d) y n) del apartado 1 del artículo 26, que tendrá la siguiente redacción:

«d) Emitir informe 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 o que estén financiados con fondos procedentes de la Unión Europea o de otros organismos internacionales.»

«n) Coordinar y supervisar las actuaciones de los diferentes órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de intermodalidad, logística y transporte, que se refieran a los puertos de interés general. En particular, Puertos del Estado participará, establecerá y tramitará los convenios de conexión entre las Autoridades Portuarias y ADIF, para su aprobación por el Ministerio de Fomento y coordinará su aplicación y seguimiento.»

JUSTIFICACIÓN

La función prevista en el apartado d) trata de hacer efectivas las competencias de coordinación y control de Puertos del Estado sobre los organismos portuarios en la fase previa a la contratación de las obras, emitiendo informe sobre los proyectos de las Autoridades Portuarias de características singulares, que tendrá carácter no sólo preceptivo sino también vinculante.

El motivo del cambio de naturaleza del informe de Puertos del Estado radica en la necesidad de abundar en el análisis de viabilidad técnica, jurídica y presupuestaria de las obras que promueven las Autoridades Portuarias, incrementando el control en el momento de elaboración y propuesta de los proyectos de las obras portuarias, de forma que se posibilite una efectiva coordinación del sistema portuario de interés general y se aminoren las probabilidades de ulteriores modificaciones de los contratos que pudieran alterar el equilibrio económico del sistema o pudieran afectar a su financiación.

La función comprendida en el apartado d) está siendo actualmente realizada por Puertos del Estado en los supuestos de proyectos de obras cuyo presupuesto excede de 3.000.000 de euros o que estén financiados con fondos procedentes de la Unión Europea o de otros Organismos Internacionales en aplicación de la Orden FOM/4003/2008, de 22 de julio, por la que se aprueban las normas y reglas generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. En esta enmienda se añade carácter vinculante a ese informe, manteniendo el margen de apreciación de Puertos del Estado para ejercer la función de informar cualquier proyecto que presente características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por las Autoridades Portuarias. Por otro lado, se refuerza el papel de Puertos del Estado en la promoción de la intermodalidad marítimo-terrestre, otorgándole la función de supervisar aquellas actuaciones en esta materia que se refieran a los puertos de interés general.

En particular, se añade una corrección técnica que incorpora una función expresa de Puertos del Estado de participar, establecer y tramitar los convenios de conexión entre las Autoridades Portuarias y el ADIF, así como de coordinar su aplicación y seguimiento.

ENMIENDA NÚM. 509

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 1, que se reenumera como 5, de la disposición adicional segunda tal y como sigue:

5. El párrafo a) del artículo 36 tendrá el siguiente contenido:

«La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.»

JUSTIFICACIÓN

Con esta modificación se atiende en parte a la petición de la parte social en cuanto a que los servicios comunes sean prestados por las Autoridades Portuarias, tal como establecían la Ley 27/1992 y la Ley 48/2003.

ENMIENDA NÚM. 510

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 6, a la disposición final segunda del Pro-

yecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«6. Se añade un nuevo párrafo h) al artículo 36, que tendrá el siguiente contenido:

“h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre”.»

JUSTIFICACIÓN

Con esta modificación se deja clara la competencia que las Autoridades Portuarias tienen en esta materia.

ENMIENDA NÚM. 511

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 2, que se reenumera como 7, de dicha disposición final segunda, con la siguiente redacción:

«7. Se modifican los párrafos b), e) j), l) y q) del apartado 1 del artículo 37, con la siguiente redacción:

“b) Gestionar los servicios comunes y los de señalización marítima, autorizar y controlar los servicios portuarios y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.”

“e) Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico.”

“j) Controlar en el ámbito portuario, 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 control de emergencias en los términos establecidos por la Normativa sobre protección civil, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones Públicas, así como colaborar con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.”

“l) Otorgar las concesiones y autorizaciones y elaborar y mantener actualizados los censos y registros

de usos del dominio público portuario. Así como otorgar las licencias de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto.”

“q) Autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades, y la adquisición y enajenación de sus acciones, cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1 por ciento del activo no corriente neto de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

El acuerdo del Consejo de Administración deberá contar con los votos favorables de la mayoría de los representantes de la Administración General del Estado presentes o representados siendo, en todo caso, necesario el voto favorable del representante de Puertos del Estado”.»

JUSTIFICACIÓN

En lo que respecta a la modificación de las funciones comprendidas en el apartado b), simplemente se atiende a una reclamación de la parte social. Se modifica el apartado e) para eliminar del texto vigente la referencia al plan especial como soporte de obras. Esto es coherente con la regulación que luego desarrolla la misma Ley en su artículo 18.2, en el que sólo se contempla el plan especial como instrumento urbanístico, no hallándose en esa Ley otras referencias al plan especial como soporte para obras portuarias.

Con las restantes modificaciones se actualiza y adapta la redacción a la Normativa vigente.

ENMIENDA NÚM. 512

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 8, a la disposición final segunda, con la siguiente redacción:

8. Se añaden nuevos párrafos s), t), u) y v) al apartado 1 del artículo 37, que tendrán el siguiente contenido:

«s) La instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto o puertos que gestionen, así como el balizamiento inte-

rior de las zonas comunes. Se excluye de este servicio la instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación de las instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación, que serán realizados por el titular o responsable de las mismas.»

«t) Promover que las infraestructuras y servicios portuarios respondan a una adecuada intermodalidad marítimo-terrestre, por medio de una red viaria y ferroviaria eficiente y segura, conectada adecuadamente con el resto del sistema de transporte y con los nodos logísticos que puedan ser considerados de interés general.»

«u) Administrar las infraestructuras ferroviarias de su titularidad, favoreciendo una adecuada intermodalidad marítimo-ferroviaria.»

«c) Recabar la información relativa a los servicios que se presten y a las actividades que se desarrollen en la zona de servicio de los puertos que gestionen.»

JUSTIFICACIÓN

El apartado s) es una mejora técnica en coherencia con otras enmiendas.

El apartado t) recoge la necesidad de que la Autoridad Portuaria refuerce su función de promoción de la intermodalidad marítimo-terrestre, atendiendo además al refuerzo de su función logística, siempre y cuando se refiere a nodos logísticos de interés general.

En lo que respecta al apartado u), supone un reflejo expreso de la necesidad de que la Autoridad Portuaria asuma la función de administrar la red ferroviaria de su titularidad, tal y como establece la Ley 39/2003 del sector Ferroviaria.

La adición del apartado u) pretende reforzar la posición de las Autoridades Portuarias cuando recaben la información que necesitan sobre los servicios que se prestan y las actividades que se desarrollan en la zona de servicio de los puertos que gestionan. De este modo se pretende facilitar el ejercicio de las competencias que tienen atribuidas.

ENMIENDA NÚM. 513

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone añadir un nuevo apartado, que se numera como 9, a la disposición final segunda, del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«9, Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 40 en el siguiente sentido:

1. El Consejo de Administración estará integrado por los siguientes miembros [...]

2. La designación por las Comunidades Autónomas o las ciudades de Ceuta y Melilla de los vocales referidos en la letra c) del apartado anterior respetará los siguientes criterios:

— La Administración General del Estado [...].

— [...].

— El 24 por ciento del total de miembros del Consejo serán designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales sindicales y de los usuarios relevantes en el ámbito portuario.

[...].»

JUSTIFICACIÓN

Se introduce la posibilidad de que las organizaciones representativas de los usuarios de los puertos puedan formar parte de los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias, de igual forma que se ha considerado su participación en otros órganos del puerto conjuntamente con las organizaciones representativas de las empresas prestadoras de servicios portuarios y de los trabajadores.

ENMIENDA NÚM. 514

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone añadir un nuevo apartado, que se numera como 10, a la disposición final segunda, del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor

«10. Se modifica el apartado 5.i) del artículo 40, que tendrá la siguiente redacción:

i) Aprobar los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 22 de la presente Ley, sin perjuicio de la aprobación técnica de los mismos por técnico competente.»

JUSTIFICACIÓN

Se asigna al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria la aprobación de los proyectos, sin que necesariamente se requiera la aprobación técnica del Director.

ENMIENDA NÚM. 515

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 11, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

11. Se modifica el apartado 1 del artículo 41 que tendrá la siguiente redacción:

«1. El Presidente de la Autoridad Portuaria será designado y separado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. La designación o separación será publicada en el correspondiente Boletín Oficial, una vez haya sido comunicada al Ministro de Fomento y publicada en el Boletín Oficial del Estado.

Su actuación será en todo caso respetuosa con el interés general y tendrá como fin salvaguardar la viabilidad y el funcionamiento de la autoridad portuaria.

El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por la Autoridad Portuaria que preside, con los requisitos y limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación sobre incompatibilidades.»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda en coherencia con la supresión de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba y su transformación en las Sociedades Anónimas de Gestión de los Estibadores Portuarios (SAGEP), sin participación de las Autoridades Portuarias en su capital social y aclarar cuando se produce la efectividad del nombramiento del Presidente de la Autoridad Portuaria.

ENMIENDA NÚM. 516

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De modificación.

Se reenumera como 12 el apartado 3 de la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», sin modificar su contenido.

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica debido a enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 517

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 3 de la disposición final segunda del Proyecto de Ley, que se reenumera como 13, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«13. El artículo 43 tendrá la siguiente redacción:

“Artículo 43. Director.

1. El Director será nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta

del Presidente, entre personas con titulación superior, reconocido prestigio profesional y experiencia de, al menos, cinco años en técnicas y gestión portuaria.

2. Corresponde al Director las siguientes funciones:

a) La dirección y gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios, con arreglo a las directrices generales que reciba de los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, así como la elevación al Presidente de la propuesta de la estructura orgánica de la entidad.

b) La incoación y tramitación de los expedientes administrativos, cuando no esté atribuido expresamente a otro órgano, así como la emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.

c) La elaboración y sometimiento al presidente para su consideración y decisión de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programa de actuaciones, inversión, financiación y cuentas anuales, así como de las necesidades de personal de la entidad”.»

JUSTIFICACIÓN

Al asignarse en una enmienda anterior la potestad de aprobar los proyectos exclusivamente al Consejo de Administración, debe modificarse una de las funciones que posee el Director. De esta manera se salvaguarda la plena capacidad del Consejo de Administración para la toma de decisiones en esta materia. Asimismo, se elimina la función de la aprobación técnica de los proyectos de obras a ejecutar por la Autoridad Portuaria con el fin de ampliar las capacitaciones profesionales que permitan acceder a ese cargo, manteniendo los requisitos relativos al prestigio profesional y experiencia de, al menos, cinco años en técnicas y gestión portuaria.

ENMIENDA NÚM. 518

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 14, a la disposición final segunda del

Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«14. El apartado 2 del artículo 76 tendrá la siguiente redacción:

2. Estarán facultados para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España u otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo siempre que, en este último supuesto, designen un representante en España.

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

Por navegación de recreo o deportiva, se entiende aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan utilizarla, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de doce personas, sin contar con su tripulación.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de facilitar el acceso a la navegación de recreo.

ENMIENDA NÚM. 519

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 15, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«15. El apartado 4 del artículo 76 tendrá la siguiente redacción:

4. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del Puerto, podrán cau-

sar baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras o, en su caso, en el Registro especial de buques y empresas navieras, previa instrucción de expediente al efecto, en los supuestos de buques que cuenten con tres detenciones en firme en los últimos treinta y seis meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos treinta y seis meses.

Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de otro Registro.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de mantener una flota española de calidad y permanecer en la lista blanca del Memorandum de París, así como adecuarse a las intenciones de la normativa comunitaria y, dotar de mayor seguridad jurídica a las empresas navieras.

ENMIENDA NÚM. 520

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 16, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«16. Se añade un apartado 5 al artículo 76, que tendrá la siguiente redacción:

“5. Las condiciones de todo tipo que deban ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento, así como el establecimiento de otros supuestos de alta y baja en tales Registros, se establecerán reglamentariamente”.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de mantener una flota española de calidad y permanecer en la lista blanca del Memorandum de París, así como adecuarse a las intenciones de la normativa comunitaria y, dotar de mayor seguridad jurídica a las empresas navieras.

ENMIENDA NÚM. 521**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 17, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

17. El apartado 2 del artículo 86 tendrá la siguiente redacción:

«2. Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino, en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, incluidas las aguas de las zonas de servicio de los puertos, adoptando las medidas que pudieran resultar precisas y en particular las señaladas en la letra d) del artículo 118.2 de la presente Ley y en los términos que le atribuyan los planes y programas previstos en el artículo 87, sin perjuicio de las competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas en los casos de vertidos procedentes de tierra.»

JUSTIFICACIÓN

Se detalla mejor el carácter de los vertidos y de las zonas de actuación competencia del Ministerio de Fomento.

ENMIENDA NÚM. 522**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De modificación.

Se reenumeran como 18, 19, 20 y 21, respectivamente los apartados 4, 5, 6 y 7, de la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos

del Estado y de la Marina Mercante», sin modificar su contenido.

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica debido a enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 523**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 22, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«22. El apartado 3.g) del artículo 88 quedará como sigue:

“3. El Capitán Marítimo ejercerá entre otras, las siguientes funciones:

g) Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en las que quedan incluidas las aguas de las zonas de servicio de los puertos”.»

JUSTIFICACIÓN

Se detalla mejor las zonas de actuación competencia del Ministerio de Fomento.

ENMIENDA NÚM. 524**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 23, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«23. Se sustituye el único párrafo del artículo 90 por los siguientes, numerándose como apartado 1 del artículo 90:

“1. Constituye el objeto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en la mar, y de la prevención y lucha contra la Contaminación del medio Marino, la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

Todo ello en el ámbito de las competencias de la Administración Marítima, sin perjuicio de la prestación de los servicios de ordenación y coordinación de tráfico portuario”.»

JUSTIFICACIÓN

Adecuación del objeto de la Sociedad a las funciones que lleva desempeñando desde su creación.

ENMIENDA NÚM. 525

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De modificación.

Se reenumera como 24 el apartado 8, de la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», sin modificar su contenido.

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica debido a enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 526

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 25, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«25. Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 90 que tendrá la siguiente redacción:

“4. En el supuesto de que la Autoridad marítima encomiende a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la adopción de medidas preventivas tendentes a evitar o minimizar la contaminación, así como la realización de operaciones de limpieza una vez producida ésta, o cualquier otro servicio derivado de un accidente o incidente marítimo, la Sociedad estará facultada para reclamar los costes y gastos ocasionados por tales medidas y operaciones directamente de quien los haya ocasionado, en base a la documentación justificativa correspondiente. Asimismo podrá ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la ejecución de dichas medidas y operaciones.

Del mismo modo, si la Administración marítima exigiera un aval para hacer frente a los gastos ocasionados por la limpieza de una contaminación o por cualquier otro accidente o incidente marítimo, dicho aval podrá extenderse a favor de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que podrá ejecutarlo para satisfacer los gastos en que hubieran incurrido, tanto la propia Sociedad como terceros intervinientes en la resolución de la contaminación, accidente o incidente marítimo”.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de otorgar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima competencias para realizar sus servicios de manera ágil, toda vez que se constata que las dificultades actuales para pagar a terceros que contribuyen en la lucha contra la contaminación, terminan por disuadirlos de tales actividades, mermando los recursos que se pueden emplear en la lucha contra la contaminación.

ENMIENDA NÚM. 527

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 9, que se renumera como 26, de la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«26. El artículo 104, que tendrá la siguiente redacción:

“1. La responsabilidad civil en la que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en la gestión del servicio de practica no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de veinte euros por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de un millón de Euros. Este importe se actualizará anualmente en la misma proporción que la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre.

A tal efecto, se entenderá por arqueo bruto el definido en los convenios internacionales suscritos por España y en las normas reglamentarias nacionales que resulten aplicables”.»

JUSTIFICACIÓN

El artículo recoge los valores de 1992. Por tanto si se recogen dichos valores en la modificación del artículo equivale a su no actualización durante el período octubre 2003 a octubre de 2010 (60,1 por ciento de acuerdo con el INE para el período 1993-2009). Por tanto la modificación del artículo debe incorporar como mínimo los valores de la Ley 27/92, actualizados de forma estimada y redondeada a octubre de 2010, ya que la Ley entrará en vigor en 2011. Además corrección técnica en la numeración debido a enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 528

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 27, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«27. Se modifican los apartados 1 y 4 del artículo 106, que tendrán la siguiente redacción:

“1. El Organismo Público Puertos del Estado elaborará, con audiencia de las Autoridades Portuarias e informes de la Dirección General de la Marina Mercante y del Ministerio del Interior, el Reglamento de Explotación y Policía de los puertos que regulará el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones. El Reglamento incluirá como Anexo un modelo de Ordenanzas portuarias. Corresponderá al Ministerio de Fomento la aprobación del Reglamento General y del modelo de Ordenanzas portuarias.

El informe de la Dirección General de la Marina Mercante será vinculante en cuando se refiere a la seguridad de los buques y de la navegación, el salvamento marítimo y la contaminación producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones ubicadas en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. El informe del Ministerio del Interior será vinculante respecto del ámbito de competencias del citado Ministerio.”

“4. Tanto el Reglamento de Explotación y Policía como las Ordenanzas de cada Puerto deberán publicarse, una vez aprobadas, en el Boletín Oficial del Estado”.»

JUSTIFICACIÓN

Se recogen requisitos competenciales de los órganos de la Administración afectados, en particular del Ministerio del Interior.

ENMIENDA NÚM. 529

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 28, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la

Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«28. Se modifica el artículo 107, que tendrá la siguiente redacción:

“Artículo 107. Hundimiento de buques.

1. La Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima, 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 para las personas, o para los bienes o para el medio ambiente, requerirá al naviero, armador o consignatario para que dicho buque abandone el puerto, repare el buque o adopte las medidas procedentes en el plazo fijado al efecto. Si éstos 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 quince días o en el que se fije por la Autoridad Portuaria, por razones de urgencia ante la amenaza de hundimiento.

2. 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 o naviero a sufragar los gastos ocasionados.

Si éste no abonase 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.

Por remoción, a los efectos de esta Ley, debe entenderse la puesta a flote, la retirada, traslado, desguace o destrucción deliberada de buques naufragados, de su carga y su combustible, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque o de cualquiera otros bienes hundidos con la finalidad de evitar un peligro o un inconveniente para la navegación, para los recursos naturales o para el medio ambiente marino.

3. Si el peligro de hundimiento, el hundimiento o el naufragio del buque tuviere lugar fuera de las aguas portuarias y en aguas marítimas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, 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.

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 consideración de crédito privilegiado en los términos previstos en el artículo 580.3.º del Código de Comercio.

4. Cuando con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de servicio de un puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente podrá instar de la Autoridad judicial el hundimiento del buque o su enajenación en pública subasta, cuando la estancia del buque en el puerto produjera un peligro real o potencial a las personas o a los bienes o causare grave quebranto a la explotación del puerto.

La Autoridad judicial acordará el hundimiento o la venta conforme al procedimiento legalmente previsto en cada caso, salvo que considere imprescindible su conservación para los fines de la instrucción del 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 resultados del procedimiento.

5. 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 decreta el embargo o retención.

6. 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 limita-

ción de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996, los propietarios de los buques o los navieros 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.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de lo establecido en los Convenios Internacionales que regulan la responsabilidad civil de los propietarios de los buques, siempre que se hallen en vigor en España.

7. 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

Modificar el actual régimen que figura en el artículo 107 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante a la vista de la experiencia y de los Convenios Internacionales, explicitando la reserva formulada por el Reino de España al Protocolo de 1996 en materia de limitación de responsabilidad.

ENMIENDA NÚM. 530

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De modificación.

Se reenumeran como 29, 30, 31, 32, 33 y 34, respectivamente los apartados 10, 11, 12, 13, 14 y 15, de la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», sin modificar su contenido.

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica debido a enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 531

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 35, de la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante» así como la modificación de la numeración de forma correlativa de los siguientes apartados, con el siguiente tenor:

«35. Se añade un nuevo epígrafe ñ al apartado 2 del artículo 115, que tendrá la siguiente redacción:

“ñ) El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos; la obstaculización de las investigaciones de la Comisión 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 de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos”.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la nueva disposición adicional vigésima sexta a la Ley 27/1992, se establece un régimen sancionador para facilitar el funcionamiento de la CIAIM.

ENMIENDA NÚM. 532

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De modificación.

Se reenumeran como 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42 y 43, respectivamente los apartados 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23, de la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», sin modificar su contenido.

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica debido a enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 533

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 44, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«44. Se modifica el epígrafe 1 del apartado Tres de la disposición adicional decimoquinta, que queda con la siguiente redacción:

“1. La inscripción de buques en el Registro Especial, supondrá la baja simultánea, en su caso, en el Registro de Buques y Empresas Navieras”.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la nueva disposición adicional Vigesimosexta, se establece un régimen sancionador para facilitar el funcionamiento de la CIAIM.

ENMIENDA NÚM. 534

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 45, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«45. Se modifica el apartado Cinco de la disposición adicional decimoquinta, que queda con la siguiente redacción:

“Cinco. Se podrán inscribir en el Registro Especial los buques de las Empresas navieras que cumplan los requisitos del apartado anterior y la normativa comunitaria en materia de ayudas de Estado al transporte marítimo”.»

JUSTIFICACIÓN

Con esta enmienda se adaptan las necesidades del Registro Especial de buques y empresas navieras a la realidad actual. En concreto, se incorporan plenamente los buques que ya realizan navegación de cabotaje toda vez que en 1999 culminó el proceso de liberalización del cabotaje y tales buques ya están realizando dichas navegaciones. Se introduce, así, la posibilidad de que los buques que realizan navegación interior y concretamente servicios portuarios, puedan beneficiarse del Registro Especial, siempre que cumplan con la normativa comunitaria.

Se asegura también que ningún buque pueda estar al mismo tiempo en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el Registro Especial.

ENMIENDA NÚM. 535

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numera como 46, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«46. Se propone la adición de una nueva disposición adicional decimosexta bis, con el siguiente tenor:

“Disposición adicional decimosexta bis. Tasa por la emisión /renovación de la ‘Libreta Marítima’.

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de expedición o renovación de la ‘Libreta Marítima’, necesaria para el ejercicio de la profesión en buques de acuerdo con las disposiciones vigentes.

El devengo de la 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.

Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

La cuantía de la tasa será: 40 euros.

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.

La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento”.»

JUSTIFICACIÓN

Percepción de una tasa por la emisión de un documento exigido por el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, revisado, 2003 (Convenio C 185 de 2003).

ENMIENDA NÚM. 536

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numera como 47, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«47. Se propone la adición de una nueva disposición adicional decimosexta ter, con el siguiente tenor:

“Disposición adicional decimosexta ter. Tasa por la Emisión de Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques a personas físicas o jurídicas.

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión de Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques a personas físicas o jurídicas.

El devengo de la 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.

Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

La cuantía de la tasa será: 120 euros.

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.

La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento”.»

JUSTIFICACIÓN

Percepción de una tasa por la emisión de un documento exigido por el Convenio de Combustible 2001 de la Organización Marítima Internacional (OMI).

ENMIENDA NÚM. 537

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numera como 48, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«48. Se propone la adición de una nueva disposición adicional decimosexta quáter, con el siguiente tenor:

“Disposición adicional decimosexta quáter. Tasa por la emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos a personas físicas o jurídicas.

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos a personas físicas o jurídicas.

El devengo de la 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.

Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

La cuantía de la tasa será: 120 euros.

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.

La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento”.»

JUSTIFICACIÓN

Percepción de una tasa por la emisión de un documento exigido por el Convenio Internacional de responsabilidad civil por daños debidos a contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1992, de la Organización Marítima Internacional (OMI).

ENMIENDA NÚM. 538

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numera como 49, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la

Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«49. Se propone la adición de una nueva disposición adicional decimosexta quinquies, con el siguiente tenor:

“Disposición adicional decimosexta quinquies. Tasa por la emisión de documento del Registro Sinóptico Continuo.

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de Emisión de documento del Registro Sinóptico Continuo.

El devengo de la 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.

Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

La cuantía de la tasa será: 18 euros.

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.

La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento”.»

JUSTIFICACIÓN

Percepción de una tasa por la emisión de un documento exigido por el Capítulo XI-1 del Convenio de Seguridad de la vida humana en la mar 1974 (Convenio SOLAS 74), de la Organización Marítima Internacional (OMI).

ENMIENDA NÚM. 539

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numera como 50, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la

Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«50. Se añade una nueva disposición adicional vigesimoquinta, con el siguiente tenor:

“Disposición adicional vigesimoquinta. Lugares de refugio.

El Director General de la Marina Mercante es la Autoridad competente para la toma de decisiones respecto de los buques necesitados de asistencia, entendiéndose por tales aquellos que, por su propia situación o por circunstancias externas, se encuentren en peligro de naufragar o que, en general, supongan una amenaza para la navegación y/o la integridad del medio ambiente marino.

El citado órgano directivo, que podrá recabar asesoramiento de un Comité técnico, adoptará, con plena independencia de criterio, cualesquiera medidas que considere pertinentes ante buques necesitados de asistencia para:

— Eliminar o disminuir el riesgo de naufragio de tales buques.

— Salvaguardar la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.

— Prevenir y/o luchar contra la contaminación del medio ambiente marino.

Lo dispuesto en los apartados anteriores se entiende sin perjuicio de la normativa nacional e internacional sobre salvamento de vidas humanas en la mar.

El Director General de la Marina Mercante adoptará la decisión que estime pertinente sobre la acogida de buques necesitados de asistencia en lugares de refugio, pudiendo imponerla, si considera que tal acogida es la mejor solución para la protección de la vida humana y el medio ambiente marino. De no ser así se denegará o condicionará dicha acogida a la concurrencia de determinadas circunstancias que hagan de esta medida la más adecuada para la seguridad e integridad de las personas, de los buques, del tráfico marítimo y del medio ambiente marino.

Sin embargo, no podrá condicionar dicha acogida a la existencia de un seguro o a la prestación de una garantía por parte del propietario, operador o cargador del buque para indemnizar los posibles daños que el buque pueda ocasionar.

A tal efecto, la Administración Marítima, previa consulta con los sectores afectados, elaborará planes para la acogida de buques necesitados de asistencia con el fin de preservar la seguridad marítima y de la vida humana en la mar, así como la integridad del medio ambiente marino.

El contenido de dichos planes se determinará reglamentariamente y en su elaboración y ejecución participará el Director General de la Marina Mercante.

La información que se facilite a los Estados Miembros de la Unión Europea que por ser vecinos puedan resultar afectados por las consecuencias de las decisiones que se adopten, así como a las partes implicadas en los procedimientos previstos en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia, estará sometida a la obligación de confidencialidad”.

JUSTIFICACIÓN

Trasponer parcialmente la Directiva 2009/17/CE, de 23 de abril.

ENMIENDA NÚM. 540

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numera como 51, a la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«51. Se añade una nueva disposición adicional vigesimosexta, con el siguiente tenor:

“Disposición adicional vigesimosexta. Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM).

La CIAIM es un órgano colegiado, adscrito al Ministerio de Fomento, con competencia para la investigación de las causas técnicas de los accidentes e incidentes marítimos.

La CIAIM goza de plena independencia funcional respecto de las autoridades marítima, portuaria, de costas o de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con sus competencias.

La investigación que la CIAIM lleve a cabo no perseguirá la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa.

No obstante, el hecho de que del resultado de sus investigaciones pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad, no le exime de informar plenamente acerca de las causas del accidente o incidente marítimo.

La CIAIM realizará sus investigaciones de la manera más eficaz y rápida posible, colaborando, en su caso, con las autoridades judiciales.

A estos efectos la CIAIM realizará las investigaciones de modo que:

Se lleven a cabo con independencia de las investigaciones penales o de otra índole realizadas paralelamente para determinar la responsabilidad o atribuir la culpa.

No puedan verse indebidamente impedidas, suspendidas o retrasadas a causa de tales investigaciones.

La Comisión estará compuesta por un Presidente, un Vicepresidente, un Secretario y un número de Vocales que se determinará reglamentariamente.

Asimismo, formarán parte de la CIAIM investigadores propios o adscritos, todos ellos con conocimientos especializados en los hechos a investigar.

Los investigadores, que actuarán con plena independencia de criterio en el ejercicio de sus funciones, tendrán la condición de autoridad pública y las siguientes atribuciones:

Gozar de libre acceso a cualquier zona pertinente o al lugar de siniestro, así como a cualquier buque, resto de naufragio o estructura, lo cual incluye carga, equipos u objetos a la deriva.

Garantizar el inventario inmediato de las pruebas y proceder a la búsqueda y retirada controladas de los restos de naufragio, objetos a la deriva u otros componentes y sustancias a efectos de examen o de análisis.

Exigir el examen o análisis de los elementos contemplados en la letra b) y gozar de libre acceso a los resultados obtenidos.

Gozar de libre acceso a cualquier información pertinente y a cualquier dato disponible, incluidos los procedentes de los Registradores de Datos de la Travesía (RDT), en relación con un buque, travesía, carga, tripulante o cualquier otra persona, objeto, condición o circunstancia, así como a copiar y utilizar dicha información.

Gozar de libre acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichos cuerpos.

Exigir y obtener libre acceso a los resultados del examen de las personas implicadas en las operaciones de un buque o de cualquier otra persona pertinente, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichas personas.

Interrogar a los testigos en ausencia de cualquier persona cuyos intereses pudiera considerarse que obstaculizan la investigación de seguridad.

Obtener los expedientes de los reconocimientos y todos los datos pertinentes que obren en poder del Estado del pabellón, los propietarios de buques, las sociedades de clasificación o cualquier otra parte interesada, siempre y cuando las partes en cuestión o sus representantes estén establecidos en España.

Solicitar la asistencia de las autoridades pertinentes de los Estados respectivos y, en particular, de los inspectores del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto, del personal del servicio de salvamento marítimo, de los operadores del servicio de tráfico marítimo, de los equipos de búsqueda y salvamento, de los prácticos o de cualquier otro miembro del personal marítimo o portuario.

Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones e informes obtenidos por la CIAIM, así como por los integrantes de los equipos de investigación, en el desempeño de sus funciones, tienen carácter reservado y sólo pueden ser utilizados para los fines propios de la investigación técnica.

La información a la que se refiere el apartado anterior no puede ser comunicada o cedida a terceros, salvo en los casos siguientes:

Cuando sea requerida por los órganos judiciales o del Ministerio Fiscal para la investigación y persecución de delitos.

Cuando lo soliciten las Comisiones Parlamentarias de Investigación a que se refiere el artículo 76 de la Constitución.

En las actuaciones de colaboración desarrolladas por la Comisión con otros organismos de investigación técnica de accidentes e incidentes marítimos, de acuerdo con lo establecido en las normas internacionales, comunitarias y nacionales sobre esta materia.

En los supuestos en que el Pleno de la Comisión considere que la comunicación de datos sea lo más eficaz para prevenir un accidente e incidente grave.

Los miembros de la CIAIM y el personal al servicio de la misma estarán obligados, en el desempeño de sus funciones, a preservar el carácter reservado de dichos datos e informaciones.

No obstante lo anterior, en ningún caso serán revelados ni podrán ser utilizados para otros propósitos que no sean la investigación de la CIAIM, salvo que ésta determine que su divulgación reviste un interés público superior, los documentos que se mencionan a continuación:

La totalidad de los testimonios de los testigos y de otras declaraciones, descripciones y anotaciones realizadas o recibidas por el organismo de investigación en el curso de la investigación de seguridad.

Documentos que revelen la identidad de las personas que hayan testificado en el contexto de la investigación de seguridad.

La información en relación con las personas implicadas en el accidente o incidente marítimo, que sea información especialmente sensible o de carácter privado, incluida la información en relación con su estado de salud.

Las partes implicadas en los accidentes e incidentes investigados por la CIAIM deberán:

Salvaguardar toda la información procedente de cartas náuticas, cuadernos de bitácora, grabaciones y cintas de video electrónicas y magnéticas, lo cual incluye la información procedente de los RDT y de otros dispositivos electrónicos, obtenida antes, durante y después del accidente.

Evitar la sobregabación y otro tipo de alteración de dicha información.

Evitar las interferencias con cualquier otro equipo que pudiera considerarse razonablemente pertinente para la investigación de seguridad del accidente.

Recopilar y conservar diligentemente todas las pruebas a efectos de las investigaciones de seguridad.

La CIAIM publicará un informe, incluidas sus conclusiones y cualquier posible recomendación, que estará a disposición del público y, muy especialmente, de todo el sector marítimo en el plazo de doce meses a partir de la fecha del siniestro. Si no fuera posible presentar a tiempo el informe definitivo, se deberá publicar un informe provisional en dicho plazo.

La CIAIM podrá formular recomendaciones sobre seguridad basándose en un análisis resumido de los datos y en los resultados generales de las investigaciones de seguridad realizadas. Tales recomendaciones de seguridad no podrán, bajo ningún concepto, determinar la responsabilidad ni atribuir la culpa de un siniestro.

Reglamentariamente se desarrollarán los aspectos necesarios para el mejor cumplimiento de esta disposición adicional".»

JUSTIFICACIÓN

Transposición parcial de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, ya que determinados aspectos de la misma son de tal relevancia que aconsejan rango formal de Ley, de modo similar a lo actuado en el sector aéreo con la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

ENMIENDA NÚM. 541

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numerará como 52, a la disposición final segunda del

Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», con el siguiente tenor:

«52. Se añade una nueva disposición adicional vigesimoséptima con el siguiente tenor:

“Disposición adicional vigesimoséptima. Obligaciones por causa de utilidad pública o interés social.

La Administración Marítima, en aplicación del artículo 83 de esta Ley, podrá obligar a las empresas navieras que realicen tráficos marítimos, a la intercambiabilidad de billetes y sujeción de horarios establecidos.

El cumplimiento de estas obligaciones por parte de las empresas navieras 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, únicamente en lo que respecta a las líneas declaradas de interés públicas y durante los días de Operación de Paso del Estrecho en los que efectivamente la Administración Marítima active el intercambio”.»

JUSTIFICACIÓN

Posibilitar, en norma de rango formal de ley, la realización de actividades que permitan un transporte marítimo fluido en situaciones complejas como la Operación Paso del Estrecho.

ENMIENDA NÚM. 542

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

A la disposición final segunda

De modificación.

Se reenumera como 53 el apartado 24 de la disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la «Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante», sin modificar su contenido.

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica debido a enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 543

JUSTIFICACIÓN

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final tercera

De modificación.

Se modifica la disposición final tercera, que tendrá la siguiente redacción:

«Disposición final tercera. Revisión de oficio.

1. Los procedimientos especiales de revisión de actos administrativos nulos o anulables dictados por los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias, previstos en el Capítulo I del Título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, a instancias de persona interesada o por orden del Ministro de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado. La tramitación y resolución de estos procedimientos especiales de revisión corresponderá al Ministerio de Fomento u órgano en quien éste delegue.

2. En los supuestos de actos nulos o anulables dictados por órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias en materia tributaria, los procedimientos especiales de revisión previstos en los artículos 217 y 218 de la Ley General Tributaria podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, a instancia de persona interesada o por orden del Ministro de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, siendo el Ministerio de Fomento el órgano competente para su tramitación. La resolución de estos procedimientos especiales de revisión corresponderá al Ministerio de Hacienda u órgano en quien éste delegue, según lo dispuesto en la Ley General Tributaria y disposiciones dictadas en desarrollo y aplicación de la misma.

3. El órgano que dictó el acto objeto del procedimiento deberá 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.

4. Iniciado el 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 ésta pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación.»

La enmienda propuesta pretende reforzar el papel de coordinación y control de Puertos del Estado, permitiendo que este último organismo pueda instar la revisión de oficio de actos administrativos nulos o anulables dictados por los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias, así como la suspensión de la ejecución del acto administrativo objeto del procedimiento de revisión cuando pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación, desarrollando a estos efectos las previsiones establecidas en la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común para su aplicación en el sistema portuario de titularidad estatal.

Se propone como mejora técnica la sustitución de «acuerdo» del Ministro de Fomento por «orden» en coherencia con el artículo 68 de la Ley 30/1992, así como que la tramitación y resolución recaiga en el Ministerio de Fomento y no en el Ministro, de forma equivalente a lo previsto en el apartado 2 para el Ministerio de Hacienda.

ENMIENDA NÚM. 544

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso**

A la disposición final quinta

De supresión.

Se propone la supresión de la disposición final quinta del Proyecto de Ley, referida a la modificación del apartado 2 de la disposición adicional trigesimacuarta de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

JUSTIFICACIÓN

Se pretende derogar la disposición adicional trigesimacuarta de la Ley 55/1999 (lo que se propone en otra enmienda) por haber sido declarada inconstitucional en sus versiones anteriores a la vigente, manteniendo ésta los conceptos declarados inconstitucionales, por lo que procede la supresión de esta disposición final quinta del Proyecto de Ley, la cual introducía en aquella disposición adicional trigesimacuarta alguna modificación.

ENMIENDA NÚM. 545

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final sexta

De modificación.

La disposición final sexta del Proyecto de Ley, referida al desarrollo reglamentario, será la disposición final quinta, sin modificar su contenido.

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica por supresión de la disposición final quinta.

ENMIENDA NÚM. 546

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final séptima

De modificación.

Se modifica la disposición final séptima, que pasa a ser la disposición final sexta, con el siguiente contenido:

«Disposición final sexta. Entrada en vigor.

La presente Ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”, salvo el artículo primero relativa a la modificación del Título I de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, y disposiciones adicionales y transitorias aplicables a este Título, cuya entrada en vigor coincidirá con la de la primera Ley de Presupuestos Generales del Estado, o en la que, en su caso, corresponda, que apruebe los coeficientes correctores de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía que corresponden para cada Autoridad Portuaria de acuerdo con lo previsto en la letra g) del artículo 7 y en la disposición adicional vigesimoprimera de esta Ley.»

JUSTIFICACIÓN

Adaptar la entrada en vigor de la Ley a las enmiendas propuestas al artículo 7.g).

ENMIENDA NÚM. 547

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición final octava

De modificación.

La disposición final octava del Proyecto de Ley, referida a la autorización al Gobierno para dictar un texto refundido, será la disposición final séptima, sin modificar su contenido.

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica por supresión de la disposición final quinta.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo establecido en el artículo 109 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes enmiendas al articulado al Proyecto de Ley de Modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de marzo de 2010.—**Josu Iñaki Erkoreka Gervasio**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 548

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al punto 2.d) del artículo 1

De modificación.

«d) Un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos, que permita hacer frente a las necesidades de las nuevas inversiones.»

JUSTIFICACIÓN

Un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos supone necesariamente la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

ENMIENDA NÚM. 549

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 3 del artículo 1

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

En orden a la inaplazable modernización de la Administración portuaria en un mundo cada vez más globalizado, la reforma legal debe cimentarse inexcusablemente sobre la figura de las Autoridades Portuarias, como organismos gestores de los puertos de interés general, dotados de una completa autonomía funcional y de gestión, que les permita actuar con la agilidad y eficacia propia de las empresas privadas.

Por ello se propone la eliminación del apartado 3 del presente artículo, al objeto de salvaguardar la autonomía de cada Autoridad Portuaria en la adopción de sus respectivas decisiones, de las que serán directamente responsables, suprimiendo la intervención de Puertos del Estado en esta toma de decisiones.

ENMIENDA NÚM. 550

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 1 del artículo 3

De modificación.

«Uno. Los recursos económicos de Puertos del Estado estarán integrados por:

- a) (Igual.)
- b) El 2 por ciento de los ingresos recaudados por las Autoridades Portuarias en concepto de tasas, que tendrá la consideración de gasto de explotación para éstas y se liquidará con periodicidad trimestral.
 (El resto igual.)»

JUSTIFICACIÓN

Atendiendo al decidido impulso que se pretende respecto de la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias y a la correlativa reducción de las actuales competencias y funciones de Puertos del

Estado, se propone la modificación de los recursos económicos de Puertos del Estado provenientes de la recaudación obtenida por las Autoridades Portuarias en concepto de tasas portuarias, equiparando, como consecuencia de esta baja, las aportaciones de todos los puertos, peninsulares o no.

ENMIENDA NÚM. 551

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 4

De modificación.

«Artículo 4. Fondo de Compensación Interportuario.

Uno. (Igual.)

Dos. Se suprime el último inciso del apartado que dice: “Dichas aportaciones tendrán la consideración de gasto no reintegrable”.

Tres. La cuantía anual de la aportación de cada Autoridad Portuaria al Fondo de Compensación Interportuario se determinará por agregación de los siguientes importes correspondientes al ejercicio anterior:

a) (Igual.)

b) Hasta el 4 por ciento (el resto igual).

El porcentaje a aplicar correspondiente al párrafo b) será fijado anualmente por el Comité de Distribución del Fondo, en función de las necesidades financieras que se deriven de un adecuado nivel de inversión o de gasto en mantenimiento y reparación de infraestructuras en relación con la capacidad de generación de recursos de cada Autoridad Portuaria.

Cuatro. (Igual.)

Cinco. La distribución... a los criterios siguientes:

a) (Igual.)

b) El importe... para:

1.º (Igual.)

2.º (Igual.)

3.º Actuaciones medioambientales y de seguridad que favorezcan un marco de desarrollo sostenible y seguro de la actividad portuaria y a los casos en que la cantidad recaudada por la tarifa fija sea inferior a las abonadas por la Autoridad Portuaria a las empresas prestadoras, regulada en el artículo 80 de esta Ley.

4.º (Igual.)

5.º (Igual.)

A efectos contables, las aportaciones al Fondo de Compensación Interportuario tendrán consideración de

gasto de explotación en el ejercicio y las percepciones de dicho fondo la de ingreso en ese mismo ejercicio.

El criterio de asignación de recursos... de su finalidad específica. Las cantidades asignadas anualmente que no fueran consumidas serán reembolsadas a las Autoridades Portuarias en la misma proporción que sus aportaciones iniciales.

Seis. El Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario estará compuesto por el Presidente de Puertos del Estado y por los Presidentes de cada una de las Autoridades Portuarias o personas en quien deleguen.

Los acuerdos del Comité serán adoptados por mayoría simple de los asistentes.»

JUSTIFICACIÓN

Reajuste de los objetivos económicos del Fondo de Compensación, partiendo de la premisa de que no puede confundirse la solidaridad entre puertos con la financiación ordinaria de puertos deficitarios, máxime en un régimen jurídico prefijado por la Unión Europea contrario a este tipo de actuaciones y en un marco de enorme competitividad, europeo y mundial, que trasciende las fronteras estatales.

Por otro lado, respecto a las cantidades asignadas anualmente al Fondo de Compensación que no fueran consumidas, no se ve la necesidad de que dicho Fondo, dado su carácter de aplicación finalista, acumule de forma innecesaria recursos de las Autoridades Portuarias, necesarios, por otro lado, en orden a sus elevadas inversiones.

Finalmente, el Comité de Distribución del Fondo de Compensación debe funcionar como cualquier órgano colegiado, evitándose la tutela excesiva de Puertos del Estado en su funcionamiento, que debe formar parte del mismo en pie de igualdad con respecto al resto de sus miembros, sin que, asimismo, se aprecie la necesidad del apartado 7 del artículo, pues debe ser potestad del Comité tanto la fijación de las aportaciones al Fondo, como la ejecución de sus acuerdos.

ENMIENDA NÚM. 552

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 7

De modificación.

«Artículo 7. Reglas generales.

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

a) Los ingresos por las tasas portuarias y por los demás recursos económicos responderán al objetivo de la autofinanciación del sistema portuario, atendiendo a las previsiones, a tal efecto, establecidas en el artículo 1.Dos de esta ley.

b) ... (el resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

La modificación propuesta, con supresión, asimismo, de los párrafo 2.º y 3.º del apartado a) de este artículo, se basa nuevamente en el principio de que Autoridades Portuarias deben ser plenamente autónomas y responsables de sus resultados económicos.

ENMIENDA NÚM. 553

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 8

De modificación.

«Artículo 8. Exenciones.

Uno. Estarán exentos del pago de la tasa de ocupación regulada en esta Ley:

a) Los órganos y entidades de las Administraciones públicas que por necesidades de funcionamiento deban situarse en el dominio público portuario, por llevar a cabo en el ámbito portuario o marítimo actividades de control oficial de mercancías, vigilancia, inspección y protección del medio ambiente marino y costero, de protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, lucha contra el tráfico ilícito de drogas, seguridad pública y control de pasajeros, salvamento, lucha contra la contaminación marina y aquellas relacionadas con la defensa nacional.

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

c) Los órganos y las entidades de las Administraciones Públicas que, participados por la Autoridad Portuaria correspondiente, ya sea de un modo mayoritario o minoritario, y sin perseguir fines lucrativos, fomenten

el empleo de la vía marítima en la promoción del comercio internacional.

Dos. Estarán exentos del pago de la tasa por el ejercicio de actividad:

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

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

c) (Igual.)

d) (Igual.)

e) (Igual.)

f) Los órganos y entidades de las Administraciones Públicas que participados por la Autoridad Portuaria correspondiente, ya sea de un modo mayoritario o minoritario, y sin perseguir fines lucrativos, fomenten el empleo de la vía marítima en la promoción del comercio internacional.

Tres. (Igual.)

Cuatro. A los efectos de esta Ley se considerarán entidades sin fines lucrativos las enumeradas en el artículo 2 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo, o las que, a tal efecto, estén definidas en la normativa tributaria de aplicación en los territorios forales.»

JUSTIFICACIÓN

En relación a la tasa de ocupación, de cara al futuro y a fin de preservar cualquier modo de relación interadministrativa que posibilite el desarrollo de un puerto, conviene introducir dicha modificación.

En relación a la tasa por el ejercicio de actividades comerciales, se pretende, por un lado, mantener en vigor la actual exención establecida por la Ley 48/2003 respecto de las actividades de interés social y cultural que realicen las Administraciones Públicas, atendiendo a la singularidad y repercusión social de las mismas (actividades deportivas, sociales, etc.).

Por otro lado, se incluye la necesidad de acudir a la normativa tributaria propia aprobada en los territorios forales respecto de las entidades sin fines lucrativos, al ostentar sus respectivas Diputaciones y Gobiernos Forales plena competencia en esta materia.

ENMIENDA NÚM. 554

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

Al apartado 1 del artículo 9

De modificación.

«Artículo 9. Gestión, revisión y garantía de cobro de las tasas.

1. La gestión y recaudación de las tasas se efectuará por las Autoridades Portuarias pudiendo utilizar para la efectividad del cobro de las mismas las garantías constituidas al efecto y, en su caso, la vía de apremio. La gestión recaudatoria en período ejecutivo se podrá realizar, previa celebración del oportuno convenio, por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por los órganos de recaudación de las Administraciones de las Comunidades Autónomas, de las entidades que integran la Administración local o de otras Administraciones públicas territoriales.

JUSTIFICACIÓN

Para mejor ajuste del bloque de constitucionalidad y mayor eficacia y mejor colaboración entre instituciones.

ENMIENDA NÚM. 555

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

Al artículo 10

De modificación.

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

Uno. (Igual.)

Dos. (Igual.)

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

a) Ocupación de terrenos. Será el valor de los terrenos, ... abrigada.

Asimismo, en los casos en que la zona de servicio de un puerto se encuentre arraigada dentro de zonas metropolitanas con destacada carestía de suelo y consecuente impacto en su tasación, la valoración final de los terrenos de cada área portuaria podrá ponderarse por medio de la aplicación a los mismos de coeficientes correctores basados en el valor de referencia de los terrenos en el ámbito territorial de la zona de influencia del puerto o en el valor de la media estatal de los terrenos portuarios.

b) (Igual.)

Cuatro. (Igual.)

Cinco. (Igual.)

Seis. (Igual.)

Siete. (Igual.)

Ocho. (Igual.)

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

a) (Igual.)

b) Cuando el objeto de la concesión consista en la urbanización y comercialización de zonas de actividades económicas logísticas o industriales.

c) (Igual.)

d) Cuando el titular de la concesión o autorización sea una corporación de derecho público o, en general, una persona jurídica de derecho público o privado perteneciente o afectada al sector público, atendiendo a las definiciones establecidas al efecto en la Ley General Presupuestaria y en la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas, y cuya actividad se encuentre directamente vinculada con la actividad portuaria. El importe de esta bonificación será del 50 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa.

e) (Igual.)»

JUSTIFICACIÓN

Respecto a la modificación propuesta para el apartado tres: Dado que la base imponible de la tasa por utilización del dominio público portuario toma como referencia el valor de mercado, esta circunstancia necesariamente provocará cierta pérdida de competitividad al suelo portuario de determinados puertos situados en zonas geográficas metropolitanas de alto valor de mercado del suelo (Barcelona, Bilbao, etc.), en relación a otros puertos no tan afectados por esta incidencia, por lo que se hace necesario introducir un factor corrector para paliar este efecto desvirtuador de la competencia interportuaria.

Respecto a la modificación propuesta para el apartado nueve: Modificación amparada en la necesidad de extender la bonificación establecida en el artículo 10.9.d),

prevista para las corporaciones de derecho público que realicen actividades vinculadas con la actividad portuaria, al resto de personas jurídicas afectadas orgánica o legalmente al sector público que realicen este tipo de actividades, atendiendo a la definiciones de afección o vinculación establecidas en la normativa sectorial de derecho público.

De este modo, se cumple el objetivo final de bonificar, respecto al resto de concesionarios privados, a los entes instrumentales de las Administraciones Públicas (depósitos francos, consorcios, fundaciones o empresas mercantiles públicas), con independencia de su naturaleza o condición nominalista.

ENMIENDA NÚM. 556

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De un nuevo apartado en el artículo 19.

De adición.

«5. Para incentivar la captación de tráficos susceptibles de utilizar un itinerario alternativo por carretera podrán aplicarse bonificaciones de hasta el 40 por ciento no acumulables a las previstas en el apartado 3.»

JUSTIFICACIÓN

La amenaza congestión en determinados itinerarios por carretera requiere mecanismos legales, como el que aquí se prevé, para realizar la política global más eficiente y eficaz de tráfico.

ENMIENDA NÚM. 557

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 1 del artículo 21

De modificación.

«Artículo 21. Tarifas por servicios especiales prestados por las Autoridades Portuarias.

1. Las Autoridades Portuarias exigirán por los servicios comerciales que presten en régimen de con-

currencia con entidades privadas, el pago de las correspondientes tarifas. Estas tarifas tendrán el carácter de precios privados y deberán contribuir a lograr el objetivo de autofinanciación, evitar prácticas abusivas en relación con los tráficos cautivos, así como actuaciones discriminatorias u otras análogas. Estas tarifas deberán atender al cumplimiento del objetivo de rentabilidad fijado para cada Autoridad Portuaria en el plan de empresa.»

JUSTIFICACIÓN

Para mayor claridad.

ENMIENDA NÚM. 558

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 36

De adición.

«Artículo 36. Instrumentos de planificación.

1. De acuerdo con la política económica y de transportes del Gobierno, el Ministerio de Fomento aprobará el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, comprensivo del modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales de gestión técnicos, económicos y financieros del conjunto del sistema portuario.

2. (Igual.)

3. Las Autoridades Portuarias elaborarán los proyectos de los planes directores y de empresa de acuerdo al Marco Estratégico del sistema portuario de interés general y, previo informe de Puertos del Estado, serán aprobados por sus respectivos Consejos de Administración.

4. (Igual.)

5. Las Comunidades Autónomas podrán transmitir a las Autoridades Portuarias un resumen de los objetivos de desarrollo regional establecidos por la Comunidad Autónoma, que puedan tener incidencia en la actividad portuaria, con el objeto de que dicha información pueda ser tomada en consideración a la hora de la definición de los objetivos de las Autoridades Portuarias, a cuyo efecto éstas les dará traslado de las propuestas de los diferentes planes.»

JUSTIFICACIÓN

Dotación a las Autoridades Portuarias de una completa autonomía funcional y de gestión, real, efectiva y no subordinada a Puertos del Estado, racionalizando las funciones de coordinación, que no interventoras, de Puertos del Estado respecto de las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 559

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 39

De modificación.

«Artículo 39. Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria.

1. El proyecto de Plan de Empresa será elaborado anualmente por la Autoridad Portuaria, de acuerdo con los objetivos definidos, en su caso, en los instrumentos de planificación plurianual que deberán ajustarse a la política económica del Gobierno. Dicho plan deberá contener, como mínimo: un diagnóstico de situación, las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financieras, los objetivos de gestión, la estructura de personal y oferta de empleo, la evolución de los ratios de gestión, la programación financiera, la programación de inversiones públicas, la estimación de inversiones privadas y el objetivo anual de rentabilidad. (Se suprime el resto.)

2. (Igual.)

3. Deberán realizarse los correspondientes estudios de rentabilidad económico-financiera y, en su caso, la evaluación de impacto ambiental, en aquellas actuaciones incluidas en la programación de inversiones públicas que sean relevantes, siguiendo para ello los criterios establecidos en la legislación vigente. (Se suprime el resto.)

4. Previa a la aprobación del Plan de Empresa, y dentro del procedimiento para su elaboración, se dará audiencia a la Comunidad Autónoma correspondiente para que pueda hacer propuestas que afecten a los intereses económicos y a la intermodalidad de los medios de transporte.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica del apartado 1, consecuente con la derogación por el Proyecto de Ley de los artículos 26,

27 y 29 de la anterior Ley 48/2003, y modificación del apartado 3 al objeto de respetar la autonomía de las Autoridades Portuarias.

El nuevo apartado 4 introduce, como instrumento de colaboración, un trámite de audiencia a Comunidades Autónomas basado en los intereses económicos que corresponde salvaguardar y promover a las Comunidades Autónomas, así como por la afectación del Plan de empresa a la intermodalidad en el transporte.

ENMIENDA NÚM. 560

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

Al artículo 41

De modificación.

«Artículo 41. Presupuestos y programas consolidados.

1. Puertos del Estado elaborará anualmente, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 64 y 65 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, 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 General Presupuestaria e integración en los Presupuestos Generales del Estado.

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

2. Las variaciones de los presupuestos de explotación y capital consolidados se ajustarán a lo previsto en el artículo 67.2 de la Ley General Presupuestaria, y se tramitarán a propuesta de Puertos del Estado.

Cuando no concurran las previsiones a que se refiere dicho artículo, las modificaciones del presupuesto de explotación o del presupuesto de adquisiciones de inmovilizado que incrementen las cuantías totales de dichos presupuestos consolidados serán aprobadas,

según los casos, por el Consejo Rector de Puertos o por el Consejo de Administración de la respectiva Autoridad Portuaria.»

JUSTIFICACIÓN

Adecuación de esta materia presupuestaria a la vigente Ley General Presupuestaria y refuerzo de la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 561

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

Al artículo 42

De modificación.

«Artículo 42. Presupuestos y programas individuales.

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

Dichos proyectos serán remitidos a Puertos del Estado para su integración, junto con los individuales de Puertos del Estado, en los presupuestos y programas consolidados.

Por el Ministerio de Hacienda se establecerá la información complementaria que junto a dichos proyectos deberá ser tramitada a la Dirección General de Presupuestos.

2. Cuando a nivel consolidado no concurran las previsiones a que se refiere el artículo 67.2 de la Ley General Presupuestaria, serán aprobadas por los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias o por el Consejo Rector de Puertos del Estado, según corresponda, las modificaciones internas de los presupuestos individuales de explotación o capital que no incrementen sus respectivas cuantías totales. De estas modificaciones se informará a Puertos del Estado.»

JUSTIFICACIÓN

Adecuación a la vigente Ley General Presupuestaria y refuerzo, nuevamente, de la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias.

La función coordinadora de Puertos del Estado queda satisfecha con otros instrumentos e intervencio-

nes que se prevén en la normativa, sin necesidad de hacer uso de un excesivo intervencionismo incluso a nivel de presupuestos y programas individuales de cada Puerto; de otra forma, se restringe la aireada autonomía financiera y de gestión de la que parecen disponer las autoridades portuarias.

ENMIENDA NÚM. 562

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 44

De modificación.

«Artículo 44. Régimen de fiscalización y control.

1. El régimen de control de las actividades económicas y financieras de los organismos públicos portuarios se ejercerá, de conformidad con lo establecido en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Además de la mejora técnica tendente a la necesaria adaptación de la Ley 48/2003 a la vigente Ley General Presupuestaria, se reducen las funciones interventoras

de Puertos del Estado respecto de las Autoridades Portuarias, manteniendo, en todo caso, el régimen de control ejercido por la IGAE y el Tribunal de Cuentas.

ENMIENDA NÚM. 563

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 50

De modificación.

«Artículo 50. Participación en sociedades y otras entidades.

1. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias podrán participar únicamente en sociedades cuyo objeto esté ligado al desarrollo de actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan la competitividad del puerto y los tráficos portuarios. En ningún caso podrán participar en sociedades que presten servicios portuarios básicos o en sociedades que tengan influencia efectiva en aquéllas, con la excepción prevista en el artículo 60.4 de esta Ley.

La adquisición o enajenación de acciones de sociedades en las que participe Puertos del Estado deberá ser autorizada por su Consejo Rector, y en las que participe la Autoridad Portuaria deberá ser autorizada por su Consejo de Administración.

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 las operaciones de adquisición o enajenación de acciones de terceras sociedades que realicen las sociedades participadas en las que Puertos del Estado o la Autoridad Portuaria, respectivamente, posean individualmente o de forma conjunta una posición dominante.

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

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

La participación de la Autoridad Portuaria o de sus sociedades dominadas en fundaciones o consorcios deberá ser aprobada por el Consejo de Administración.

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

JUSTIFICACIÓN

Nuevamente, refuerzo de la competencia funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias, evitando la intervención en esta materia de Puertos del Estado, si bien manteniendo la necesidad de la autorización del Consejo de Ministros respecto de las operaciones de adquisición o enajenación de acciones de sociedades que afecten a la posición mayoritaria de alguno de los organismos o del sistema portuario estatal, autorización que será necesaria tanto para Puertos del Estado como para las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 564

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 53

De modificación.

«Artículo 53. Estructura de personal.

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

2. Las estructuras de personal de las Autoridades Portuarias se incluirán en el Plan de Empresa.»

JUSTIFICACIÓN

Debe recuperarse la regulación de la Ley de Puertos de 1992 que reconocía plena competencia en esta materia de recursos humanos a las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 565

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 54

De modificación.

«Artículo 54. Selección de personal.

La selección del personal se realizará de acuerdo con sistemas basados en los principios de igualdad, mérito y capacidad y mediante convocatoria pública. Esta última no será de aplicación para el personal directivo y de confianza.»

JUSTIFICACIÓN

Con remisión igualmente a las justificaciones de las enmiendas anteriores respecto de la competencia de las Autoridades Portuarias en materia de recursos humanos.

ENMIENDA NÚM. 566

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 58

De modificación.

«Artículo 58. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

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

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

Las funciones de las Autoridades Portuarias inherentes al uso de las infraestructuras portuarias se ejercerán, de acuerdo con las normas y criterios técnicos previstos en el Reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas del Puerto, por personal de la Autoridad Portuaria, sin perjuicio de que su gestión pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad.

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

Cuando la causa de la limitación sea la seguridad marítima, la Autoridad Portuaria solicitará informe vinculante

a la Dirección General de la Marina Mercante, que se entenderá en sentido favorable si transcurre el plazo de quince días sin que sea emitido de forma expresa.

(El resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Se suprime el último inciso del párrafo 2.º del apartado Uno. La eliminación del mismo se justifica en que la posible, e indeseada legalmente, asunción por parte de una Autoridad Portuaria de un servicio portuario se derivará de la concurrencia de unas circunstancias objetivas normativamente establecidas (ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada), sin que se aprecie la necesidad de establecer singulares regulaciones a tal efecto, en tanto que dicha gestión directa del servicio portuario por parte de la Autoridad Portuaria, justificada en una actividad directamente relacionada con los fines de las Autoridades Portuarias, únicamente subsistirá hasta tanto en cuanto concurren dichas circunstancias predeterminadas.

Por otro lado, con respecto a la modificación del apartado 2, además de la mejora técnica propuesta, dado que es competencia de la Autoridad Portuaria determinar el número máximo de posibles prestadores de los servicios portuarios, deberá ser ésta entidad quien, cuando la causa de la limitación sea la seguridad marítima, deba solicitar el correspondiente informe vinculante a la Dirección General de la Marina Mercante.

ENMIENDA NÚM. 567

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 1, letra j), del artículo 60

De modificación.

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

El letra j) del apartado 1 del artículo 60 queda redactado como sigue:

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 residuos 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.»

JUSTIFICACIÓN

Los Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio de recepción de desechos generados por buques regulan las relaciones entre la Autoridad Portuaria y los prestadores, entre ellas, las económicas. Sin embargo, las condiciones de la tarifa portuaria no son materia que corresponda a los Pliegos.

ENMIENDA NÚM. 568

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 61

De modificación.

«Artículo 61. Plazo del contrato de prestación.

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

- a) (Igual.)
- b) Amarre y desamarre: ocho años.
- c) (Igual.)
- d) (Igual.)
- e) (Igual.)

JUSTIFICACIÓN

Tanto por razones de equilibrio con el practicaaje como en orden a garantizar tiempos que permitan la amortización de las inversiones no existe motivo fundado para la modificación de este punto respecto al texto original de la Ley.

ENMIENDA NÚM. 569

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 63

De modificación.

El último párrafo del apartado 2 del artículo 63 quedaría redactado como sigue:

«En estos casos, el titular del contrato de prestación del servicio portuario no tendrá que ser necesariamente el titular de la autorización o concesión, excepto para los servicios técnico náuticos.»

JUSTIFICACIÓN

Se justifica la petición en que para evitar situaciones injustificables con los problemas que ello plantearía, quien pretenda prestarse a sí mismo los servicios portuarios técnico-náuticos, y más en concreto el servicio de remolque portuario tendrá que disponer de los medios humanos y materiales necesarios para atender al volumen y características de los tráficos que pueda operar en las condiciones de seguridad y calidad exigidas.

ENMIENDA NÚM. 570

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 64

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

La supresión íntegra del presente artículo se fundamenta en que el contenido del mismo no añade valor añadido alguno a la regulación sectorial de puertos, burocratizando innecesariamente el sector y acentuando el ya excesivo carácter reglamentista de la Ley.

En este sentido, en todo caso es evidente que las Autoridades Portuarias, como cualquier otra Administración, tienen establecidas sus propios procedimientos y registros administrativos en orden a la gestión ordinaria de sus funciones, que comprenden todos los ámbitos de sus competencias, como registros de concesionarios, contratistas, prestadores de servicios portuarios, de servicios comerciales, etc.

Además, estas obligaciones de llevanza y mantenimiento de registros públicos está ya expresamente recogida en el artículo 37.1.1) de la vigente Ley de Puertos de 1992.

ENMIENDA NÚM. 571

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al párrafo segundo del apartado 1 del artículo 67

De modificación.

«Por Orden del Ministerio de Fomento se establecerá la composición y funcionamiento del observatorio permanente, en la que se garantizará, en todo caso, la presencia de representantes de las Comunidades Autónomas con competencias en materia de puertos.»

JUSTIFICACIÓN

Teniendo en cuenta la finalidad atribuida al observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios, parece necesario garantizar la participación de las Comunidades Autónomas que posean competencia en la materia. La redacción del 79.1 vigente lo recoge, fruto de una enmienda del partido nacionalista a la redacción actualmente vigente de la Ley 48/2003.

ENMIENDA NÚM. 572

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al segundo párrafo del apartado uno del artículo 70

De modificación.

Quedará redactado de la siguiente manera:

«Dentro de esta definición del servicio de remolque portuario no se entenderá incluida la actividad comercial consistente en el remolque transporte por vía marítima, dentro o fuera de los límites de las aguas pertenecientes a la zona de servicio del puerto.»

JUSTIFICACIÓN

La definición deberá responder a la complejidad existente en este servicio dentro de cada puerto.

ENMIENDA NÚM. 573

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al supuesto 1.º de la letra a) y el 5.º de la letra b) del apartado primero del artículo 73

De supresión.

«Artículo 73. Definición y ámbito del servicio de manipulación de mercancías.

1. Se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, des-

carga y trasbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte. Para tener la consideración de actividades incluidas en este servicio deberán realizarse íntegramente dentro de la zona de servicio del puerto y guardar conexión directa e inmediata con una concreta operación de carga, descarga o trasbordo de un buque determinado.

a) Las actividades de carga y estiba comprenden:

1.º Supresión.
(Resto igual.)

b) Las actividades de desestiba y descarga comprenden:

1.º Igual.
2.º Igual.
3.º Igual.
4.º Igual.
5.º Supresión.
(Resto igual.)

JUSTIFICACIÓN

Aun cuando en el III Acuerdo Marco de Estiba —actualmente en vigor— se accedió a incluir el transporte horizontal como una actividad a desarrollar por los trabajadores del servicio portuario, esta Ley debe recuperar la actividad para el camionero, que será utilizado cuando exista carga de trabajo, trabajará dentro y fuera del puerto —según necesidad— y limitará la inversión de las empresas estibadoras.

Dado que se trata de un colectivo fundamental para la competitividad internacional de un país al que hay que reconvertir. Es mejor empezar a limitar su campo de actuación para poder actuar en el futuro.

ENMIENDA NÚM. 574

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De la letra i) del apartado tres del artículo 73

De modificación.

«i) Las operaciones que se realicen... por una empresa estibadora.

Las actividades incluidas... sus servicios los trabajadores en la capital de la Agrupación Portuaria de interés Económico (APIE).»

JUSTIFICACIÓN

Por ajuste al resto de las enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 575

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado dos del artículo 74

De sustitución.

Quedaría redactado en los siguientes términos:

«En cada puerto de interés general existirá una entidad que tendrá por objeto la puesta a disposición de las empresas estibadoras de personal portuario para atender en régimen diario las actividades comprendidas en el servicio de manipulación de mercancías, con el fin de asegurar la regularidad y continuidad necesarias para su prestación. Esta entidad adoptará la forma de APIE tal y como se establece en el artículo siguiente.»

JUSTIFICACIÓN

Mediante nuestra enmienda al artículo 75 proponemos la obligatoriedad de transformación de las actuales Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, lo que justifica la inclusión del inciso final de este apartado.

ENMIENDA NÚM. 576

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 75

De sustitución.

Pasaría a tener la siguiente redacción:

«Artículo 75. Transformación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba en Agrupaciones Portuarias de interés Económico.

Uno. Las Sociedades Estatales de estiba y desestiba constituidas de conformidad con el Real Decreto-

ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques, se transformarán en las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico que se regulan en la presente disposición:

1. Normativa aplicable.—Se crean las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, que tendrán personalidad jurídica, carácter mercantil y se regirán por lo dispuesto en la presente Ley y supletoriamente por la Ley 12/1991, de 29 de abril, de Agrupaciones de Interés Económico.

2. Finalidad.—La finalidad de la Agrupación Portuaria de Interés Económico es facilitar el desarrollo y mejorar los resultados de la actividad de sus socios, como consecuencia de la irregularidad de la demanda de mano de obra necesaria para la realización de las actividades incluidas en el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.

3. Objeto.—La Agrupación Portuaria de Interés Económico tendrá por objeto poner a disposición de sus socios los trabajadores que desarrollen las actividades que integran el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías que no puedan realizarse con personal propio de la plantilla de aquéllos, de conformidad con el Título IV del Real Decreto-ley 2/1986. Asimismo, la Agrupación Portuaria de Interés Económico podrá poner a disposición trabajadores para desarrollar actividades complementarias de los servicios públicos a los que se refieren los artículos 78 y 79 de esta Ley a los socios que, debidamente autorizados, las realicen. Igualmente será objeto de estas Agrupaciones la formación continua de los trabajadores que garantice la profesionalidad en el desarrollo de las tareas portuarias a sus trabajadores, a cuyo efecto los socios vendrán obligados a colaborar con la Agrupación facilitando los medios que sean necesarios.

El tamaño de la plantilla de cada APIE será determinado por su Consejo de Administración, y deberá tenerse a la evolución de la oferta objetiva y sostenible del trabajo y a los niveles de rendimiento y de calidad del servicio establecido en los correspondientes pliegos de condiciones del mismo, y a las circunstancias que concurran en la prestación de éste. Para el cómputo de esta plantilla se considerará tanto los trabajadores en relación laboral especial como en relación laboral común.

4. Responsabilidad de los socios.—Los socios de la Agrupación Portuaria de Interés Económico responderán por las deudas de ésta, personal y mancomunadamente entre sí, en proporción a su participación en el capital social.

La responsabilidad de los socios es subsidiaria de la de la Agrupación Portuaria de Interés Económico.

5. Denominación.—La denominación de cada Agrupación será necesariamente «Sociedad de Estiba y Desestiba» del puerto de interés general en el que ejerzan su actividad, y deberá figurar la expresión Agrupación Portuaria de Interés Económico, o las siglas APIE, que serán exclusivas de esta clase de sociedades.

6. Participación en el capital social.—La participación inicial de cada uno de los socios en el capital social de la Agrupación será la misma que la que le correspondía en la Sociedad Estatal de la que formaba parte. A cambio de las acciones que desaparezcán, a los antiguos accionistas se les asignará una participación igual al porcentaje que el socio tenía en el capital social de la Sociedad Estatal.

Producida la separación de la Autoridad Portuaria o de los socios que no tengan obligación de pertenecer a la Agrupación, se reajustarán automáticamente las participaciones inicialmente señaladas, en base al nuevo capital social de la agrupación resultante tras la separación.

El nivel de participación inicialmente establecido se revisará por la Asamblea de socios, de conformidad con los criterios que se determinarán en la escritura de transformación, que deberán respetar los principios de objetividad y no discriminación, en los plazos y términos que se determinen en la misma. Entre dichos criterios, que deberán tener relación directa con la participación de cada socio en el capital social de la Agrupación, se tendrán en cuenta los siguientes:

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

Deberá ponderarse especialmente el criterio de grado de utilización de la plantilla.

Asimismo, el nivel de participación se revisará cuando se produzcan cambios en la composición de la Agrupación por ingreso o separación de algún socio.

En el caso de incorporación de nuevos socios, dichos criterios se entenderán referidos a las estimaciones o compromisos del nuevo socio derivados de la licencia administrativa para el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.

7. Financiación.—El importe total de las cuotas a abonar por los socios deberá ser suficiente para mantener el equilibrio económico de la Agrupación. Los costes de estructura de la Agrupación se financiarán por los socios en los términos que señale la escritura de transformación de la misma, y lo serán, en todo caso, al menos en un 50 por ciento de acuerdo con el grado de participación de cada socio en el capital social. El resto se financiará en función de la utilización del personal de la plantilla de la Agrupación.

Los costes salariales y no salariales de los trabajadores portuarios de la plantilla de la Agrupación serán cubiertos exclusivamente con los ingresos procedentes de la facturación a los socios por la utilización de los servicios de dicho personal.

En el caso de que alguno de los socios no hiciera frente al pago de las cuotas a que venga obligado conforme al apartado anterior en el plazo señalado al

efecto por el Órgano de Administración de la Agrupación, éste podrá:

a) Reclamar, por vía ordinaria, el cumplimiento de esta obligación, con abono del interés legal y de los daños y perjuicios causados por morosidad.

b) Suspender la puesta a disposición al socio moroso del personal de la Agrupación hasta que se encuentre al corriente en las cuotas devengadas y no satisfechas más los intereses y gastos devengados. Ello no habilitará al socio moroso para poder realizar labores de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías con cualquier otro personal que sea ajeno a la propia plantilla del socio moroso.

c) En caso de incumplimiento reiterado podrá, además, solicitar de la Autoridad Portuaria la extinción de la licencia por incumplimiento del titular de sus obligaciones para con la Agrupación.

8. Adopción de acuerdos. Asamblea de socios.—El número de votos atribuidos a cada socio será proporcional a su participación en el capital social y se fijará en la escritura de transformación de la Agrupación.

La asamblea de socios adoptará los acuerdos por unanimidad de todos los socios en aquellas cuestiones a las que se refiere el artículo 10, párrafo 2.º, de la Ley 12/1991, de 29 de abril. Se exceptúa lo relativo al objeto de la Agrupación, que no podrá ser modificado. Dichos acuerdos deberán respetar, en todo caso, los criterios previstos en esta Ley.

Para la válida constitución de la asamblea de socios para deliberar sobre cuestiones no comprendidas en el apartado anterior, será necesaria la asistencia, presentes o representados, de socios que ostenten, al menos, el 50 por ciento del capital social. Los acuerdos se adoptarán por mayoría de votos de socios asistentes, presentes o representados, siempre que dicha mayoría represente, al menos, el 50 por ciento del capital social y hayan contratado, al menos, un 60 por ciento de la actividad de la Agrupación del año natural anterior. A estos efectos, se entiende por actividad el grado de utilización de la plantilla por cada uno de los socios, medido por volumen de facturación. La escritura de transformación podrá fijar quórum superiores de constitución y votación.

9. Órgano de Administración.—La Agrupación Portuaria de Interés Económico se regirá por un Consejo de Administración. La escritura de transformación de la Agrupación determinará la composición de dicho órgano.

10. Podrán ser impugnados los acuerdos de la Asamblea de socios o del Consejo de Administración, que sean contrarios a la Ley, atenten contra la libre competencia, se opongan a la escritura de constitución, o lesionen en beneficio de uno o varios socios, o de terceros, los intereses de la Agrupación. Serán nulos los acuerdos contrarios a la Ley. Los demás acuerdos serán anulables.

La acción de impugnación de los acuerdos nulos o anulables deberá ejercitarse dentro del plazo de caducidad fijada en la LSA.

Estarán legitimados para la impugnación de los acuerdos nulos y anulables todos los socios, los administradores, la Autoridad Portuaria en que la Agrupación ejerza su actividad, y cualquier tercero que acredite interés legítimo.

Los acuerdos relativos a la prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga, y transbordo de mercancías, que resulten gravemente dañosos para el interés general del Puerto, o que perjudiquen a la libre competencia entre los prestadores del servicio, podrán ser suspendidos por el Presidente de la Autoridad Portuaria, por propia iniciativa o a instancia de los socios que representen, al menos, el 5 por ciento del capital social, debiendo proceder, en el plazo de veinte días, a contar desde la adopción de tal medida, a la impugnación del acuerdo suspendido, con expresa solicitud de ratificación de la medida cautelar adoptada. Si no se procediera a la impugnación del acuerdo en el plazo señalado, el acuerdo de suspensión quedará sin efecto.

El acuerdo de suspensión producirá efectos desde la fecha en que se adopte, y hasta que el órgano jurisdiccional civil se pronuncie sobre la procedencia de la medida cautelar adoptada. Caso de no procederse a la impugnación en el plazo señalado, el acuerdo de suspensión quedará igualmente sin efecto.

Para la impugnación de los acuerdos sociales se seguirán los trámites previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

11. Obligaciones de información.—Las Agrupaciones deberán aportar a la Autoridad Portuaria la información que precisen para el cumplimiento de sus fines y les sea requerida al efecto y, en particular, las interesadas por el Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios básicos.

12. Ingreso de nuevos socios.—La obtención de la correspondiente licencia de prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, salvo cuando la licencia tenga como objeto únicamente alguna de las actividades enumeradas en el apartado Tres del artículo 76, obligará al titular de la misma a incorporarse como nuevo socio a la Agrupación, y a los socios ya incorporados, a que procedan a realizar, a favor de aquél, la enajenación de la participación que corresponda.

La participación será fijada por la Asamblea de Socios de la Agrupación en un plazo máximo de quince días desde que la Autoridad Portuaria le comunique la obtención de la correspondiente licencia, reajustándose proporcionalmente la participación del resto de los socios.

Si la Asamblea de Socios de la Agrupación no adoptara acuerdo alguno en el citado plazo, el socio, además de los derechos que legalmente le correspondan, podrá solicitar y obtener la cesión de la mano de obra del personal portuario de la Agrupación que necesite para el cumplimiento de sus fines.

13. Extinción de licencias.—Será causa de extinción de la licencia la prestación del servicio de carga,

estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, además de las establecidas en la Ley o fijadas en el otorgamiento de la propia licencia, el incumplimiento reiterado del pago de las cuotas a que esté obligado cada uno de los socios, previa audiencia del interesado.

14. Separación de socio.—No podrá separarse de la Agrupación ningún socio en tanto sea titular de una licencia de prestación o de integración del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, salvo cuando la licencia tenga como objeto únicamente alguna de las actividades enumeradas en el apartado Tres del artículo 76, de modo que no tenga obligación legal de formar parte de la Agrupación.

15. Pérdida de la condición de socio.—La extinción de la licencia de prestación o de integración del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, por cualquiera de los motivos legalmente establecidos, será causa de pérdida de la condición de socio.

La pérdida de la condición de uno de los socios dará lugar a la adquisición forzosa de su participación por los restantes proporcionalmente a su participación en el capital social.

Dos. La transformación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba se regirá por lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, respecto de la transformación de este tipo de sociedades y, en particular, por el Reglamento del Registro Mercantil en lo que se refiere a la transformación de estas sociedades en Agrupaciones de interés Económico. Las Autoridades Portuarias se separarán de la Sociedad Estatal cuando se produzca el acuerdo de transformación, teniendo derecho a la liquidación de su participación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 225 de la Ley de Sociedades Anónimas.

La citada transformación se decidirá por acuerdo de la Junta General de Accionistas de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba correspondiente, de acuerdo con sus Estatutos, y previa la autorización prevista en el artículo 169.f) de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

Los trabajadores que a la entrada en vigor de la presente Ley pertenezcan a las plantillas de las Sociedades Estatales, continuarán integrados, con los mismos derechos y obligaciones anteriores a la transformación, en las plantillas de las correspondientes Agrupaciones.

En cada Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba se realizará una auditoria previa a su conversión en la Agrupación Portuaria de Interés Económico prevista en esta Ley, con el objeto de evaluar la situación económica de dicha Sociedad y, en su caso, liquidar las deudas contraídas previamente a su transformación en Agrupación Portuaria.

Tres. Todas las Sociedades Estatales de estiba y desestiba existentes a la entrada en vigor de la presente Ley se transformarán en Agrupaciones Portuarias de

Interés Económico según lo previsto en los apartados anteriores, y no cambiará la personalidad jurídica de la sociedad, que continuará subsistiendo bajo la nueva forma, manteniendo sus relaciones jurídicas.

Cuatro. Si en el plazo de dos años desde la transformación de la Sociedad Estatal en Agrupación Portuaria el empresario diese lugar a la extinción del contrato de trabajo del personal no estibador portuario que viniera prestando servicios con una antigüedad mínima de un año en la mencionada Sociedad Estatal a la entrada en vigor de la presente Ley, el trabajador afectado tendrá derecho a percibir la indemnización legal que le corresponda o, a su opción, ingresar como personal laboral en la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito operase la Sociedad Estatal, en las condiciones existentes en la Autoridad Portuaria, que deberán ser acordes con su cualificación profesional y con el reconocimiento de la antigüedad que tenga acreditada. El trabajador no podrá ejercitar este derecho de opción cuando la causa de la extinción unilateral del contrato de trabajo fuese el despido disciplinario declarado procedente o la extinción del contrato por causas objetivas previstas en los apartados a), b) o d) del artículo 52 del Estatuto de los Trabajadores.

JUSTIFICACIÓN

La pretensión del Gobierno de mantener la mayoría pública en las Sociedades de Estiba constituidas en todos los puertos de interés general no resulta justificada en la actualidad y mucho menos hacia el futuro, pudiendo constituir un grave inconveniente en el camino de la liberalización, autonomía y productividad de los puertos.

Se propone, por ello, seguir básicamente con el texto que figura en la Ley 48/2003, en su disposición adicional sexta.

ENMIENDA NÚM. 577

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado dos del artículo 77

De modificación.

Texto sustitutorio que se propone:

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

“Dos. Se considera relación laboral especial de los trabajadores de estiba la establecida, de una parte, por

lo dispuesto en el artículo 75, y, de otra, por los trabajadores que, cumpliendo los requisitos del artículo 73.5, sean contratados para desarrollar los trabajos correspondientes a las actividades definidas como integrantes del servicio portuario de manipulación de mercancías a que se refiere el artículo 73.1. El contrato de trabajo en el ámbito de esta relación laboral especial sólo podrá concertarse por tiempo indefinido”»

Resto, igual.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con el resto.

ENMIENDA NÚM. 578

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 78, último párrafo

De modificación.

«De no adaptarse modificación alguna, será de aplicación el régimen laboral que se regula en los artículos 76 y 77 de la presente Ley, salvo que el órgano de Gobierno de la Comunidad Autónoma adopte, para todos o alguno de los Puertos de Interés General situados en su territorio, el régimen de provisión de mano de obra regulado en el artículo 78.bis (u ordinal que corresponda).»

JUSTIFICACIÓN

Para un mejor ajuste de los servicios portuarios al contexto social, económico y político en el que se prestan los mismos.

ENMIENDA NÚM. 579

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 78

De adición.

«Artículo 78 bis. Provisión de mano de obra a través de empresas de trabajo temporal.

1. En los puertos en los que se adopte esta modalidad de provisión de mano de obra, el pliego de condiciones generales condicionará la vigencia del contrato de prestación al mantenimiento de un número de contratos de trabajo indefinidos suficientes para cubrir al menos el 75 por ciento del tráfico anual, bien directamente, bien mediante un acuerdo documentado con una empresa de trabajo temporal que cuente con la preceptiva autorización e actividad otorgada por la A.P. o por una combinación de ambas fórmulas.

La empresa prestadora podrá atender a sus necesidades de personal, tanto en régimen de contratación indefinida como temporal, o mediante la utilización de los servicios de una de las ETT existentes en el puerto, siempre que sus empleados adscritos al servicio portuario de carga, descarga y manipulación de mercancías cumplan los requisitos de cualificación establecidos en el artículo 73.5 y se cumpla lo establecido en el apartado precedente.

2. Las autorizaciones para el ejercicio de la actividad de puesta a disposición temporal de trabajadores serán otorgadas por las A.P. a las empresas de trabajo temporal que, además de cumplir los requisitos establecidos con carácter general para el ejercicio de actividades comerciales en el ámbito portuario, mantengan el número de contratos indefinidos con trabajadores cualificados para realizar tareas portuarias que resulte de los acuerdos que cada ETT tenga suscritos con empresas estibadoras.

Las empresas de trabajo temporal podrán ceder sus trabajadores tanto a las empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías como a cualquier otra empresa del ámbito portuario o ajena al mismo.

3. Serán causa de extinción de la autorización para realizar las actividades de puesta a disposición temporal de trabajadores:

a) El incumplimiento de las exigencias establecidas en el apartado 1 del presente artículo.

b) La reincidencia en la cesión de trabajadores que no cumplan los requisitos establecidos en el apartado 73.5 a las empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías.

c) La contratación de trabajadores para su cesión a las empresas estibadoras con infracción de la prioridad que se reconoce a los trabajadores procedentes de las Sociedades Estatales o APIES en la disposición transitoria quinta bis.»

JUSTIFICACIÓN

Para un mejor ajuste de los servicios portuarios al contexto social, económico y político en el que se prestan los mismos.

ENMIENDA NÚM. 580

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al primer párrafo del artículo 79

De modificación.

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

JUSTIFICACIÓN

En línea con la cesión de la responsabilización al máximo de las Autoridades Portuarias a la gestión de sus respectivos puertos.

ENMIENDA NÚM. 581

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

A los apartados 8 y 9 del artículo 80

De modificación.

«8. Las Autoridades Portuarias cobrarán una tarifa fija a los buques que hagan escala, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos previsto en este artículo, la cual les darán derecho a descargar, sin coste adicional, un determinado volumen máximo de desechos líquidos del Anexo I y de desechos sólidos del Anexo V del Convenio Marpol 73/78. Para cada Anexo, por las descargas de estos desechos superiores a los volúmenes máximos cubiertos por la tarifa fija correspondiente, los buques abonarán al prestador del servicio la tarifa adicional que corresponda por unidad descargada.»

Cada Autoridad Portuaria establecerá en los Pliegos de Prescripciones Particulares, los tramos de arqueo bruto y los volúmenes máximos de desechos correspondientes a dichos tramos, siempre en el marco del cumplimiento de las Directivas que les afecten.»

(Resto igual.)

«9. El pago de estas tarifas fijas es obligatorio para todos los buques que hagan escala en el puerto.»

JUSTIFICACIÓN

La Directiva 2009/59/CE introduce el sistema de recuperación de costes de las instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques, incluidos los de tratamiento y eliminación. Para ello, fija el principio de que todo buque que haga escala en un puerto de un Estado Miembro contribuirá en una proporción significativa a esos costes, con independencia del uso real que haga de las instalaciones.

ENMIENDA NÚM. 582

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo tercero

De modificación.

Se propone la modificación de alguno de sus apartados y la adición de nuevos apartados al artículo tercero del proyecto, mediante los cuales se modifican los preceptos de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en los términos siguientes:

Apartado nuevo (ordinal que corresponda).

1. Se modifica el apartado 3 del artículo 95 de la Ley 48/2003, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

«3. Cuando algún órgano de la Administración General del Estado u Organismo vinculado o dependiente de la misma, Administraciones de las Comunidades Autónomas, Entidades que integran la Administración Local o por cualquier Organismo o Entidad dependiente de cualquiera de ellas, solicitarán de la Autoridad portuaria correspondiente los bienes de dominio público..., lo trasladará al Ministro de Fomento quien resolverá sobre el otorgamiento de la autorización, atendiendo al interés general.»

JUSTIFICACIÓN

Se sitúa en posiciones iguales a todos los niveles de gobierno: estatal, autonómico y local, ante la necesidad de utilización del dominio público portuario, proponiéndose por ello la adición al párrafo primero del apartado 3 del artículo a las CCAA y EELL, y, en consecuencia, la supresión del párrafo segundo del mismo apartado.

ENMIENDA NÚM. 583

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 107

De modificación.

«Artículo 107. Plazo de las concesiones.

1. (Igual.)
2. El vencimiento del plazo de la concesión deberá coincidir con el de la autorización de actividad o el de la licencia de prestación del servicio, y será improrrogable salvo en los siguientes supuestos:

a) (Igual.)
b) (Igual.)
c) Excepcionalmente, en aquellas concesiones que sean de interés estratégico o relevante para el puerto, la Autoridad Portuaria podrá autorizar prórrogas no previstas en el título administrativo que, unidas al plazo inicial, superen en total el plazo de treinta y cinco años, siempre que el concesionario se comprometa a llevar a cabo una inversión adicional, en los términos señalados en el párrafo b) anterior, que suponga una mejora de la eficacia global del servicio prestado.

En cualquiera de los supuestos anteriores, la suma de los plazos de las prórrogas no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial. Para el otorgamiento de cada prórroga será necesario que haya transcurrido, al menos, la tercera parte del plazo de vigencia de la concesión, salvo circunstancias excepcionales, y que el concesionario se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.

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

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

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

El órgano de Gobierno de la CC.AA., en el acuerdo a que hace referencia el artículo 78, podrá regular prórrogas en las concesiones demaniales de los prestadores del servicio público de manipulación de mercancías, sin superar el límite máximo establecido en el párrafo precedente.»

JUSTIFICACIÓN

Respeto a la autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 584

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 108

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

En el trámite parlamentario de aprobación de la Ley 48/2003, nuestro grupo ya formuló nuestra crítica a la imposición obligatoria en el procedimiento de otorgamiento de las concesiones, para toda clase de supuestos de solicitudes, de la figura del «trámite de competencia». En la práctica, desde la aprobación de la citada Ley, se ha ratificado que dicho trámite no ha promovido una especial concurrencia pública, sino una ralentización de los expedientes de concesiones y, especialmente, una utilización espuria del mismo por los competidores del solicitante inicial.

Esta consecuencia indeseada se ha observado especialmente en las solicitudes presentadas en relación con el sector energético o industrial, pero también en el propiamente portuario, en tanto que los competidores del solicitante inicial han utilizado este trámite, no porque tuvieran una verdadera o imperiosa necesidad de implantarse en suelo portuario, sino para intentar

excluir al competidor inicial o al menos perjudicarlo con una demora en la tramitación de la concesión. Además dicho trámite ha provocado el efecto igualmente perverso de beneficiar al segundo solicitante que, con conocimiento de las condiciones del solicitante inicial, se encontraba en la posición favorable de mejorarlas.

En este sentido, nuevamente entendemos, avalados por las prácticas descritas, que, tal y como proponemos en el texto alternativo contenido en la enmienda siguiente, deban ser las propias Autoridades Portuarias quienes, ante una solicitud para el otorgamiento de dominio público portuario, atendiendo a las circunstancias concurrentes en cada caso y al prevalente interés portuario, decidan si dicha solicitud debe seguir la tramitación ordinaria de información pública y oficial —igual a la establecida en la Ley de Costas—, o deba previamente someterse al trámite de competencia de proyectos, y todo ello sin perjuicio de la posibilidad de convocar concursos del modo previsto en el artículo 111 de la Ley 48/2003.

En consecuencia, proponemos la supresión de la modificación propuesta por el Proyecto de Ley, con el mantenimiento de la actual redacción del artículo 108 de la Ley 48/2003, si bien condicionada a la admisión de la enmienda siguiente.

ENMIENDA NÚM. 585

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

A los apartados 1 y 3 del artículo 110

De modificación.

«Artículo 110. Procedimiento de otorgamiento.

1. Las solicitudes, acompañadas de los documentos y justificantes señalados en el artículo anterior, se tramitarán de conformidad a lo dispuesto en esta Ley, con las fases de confrontación del proyecto e información pública y oficial. Sin perjuicio de los supuestos previstos en el artículo 111.1 en los que deberá convocarse un concurso, ante una solicitud presentada en forma, la Autoridad Portuaria podrá proceder a su tramitación ordinaria conforme a lo indicado en los apartados siguientes o, en los casos en que se considere necesario atendiendo a las circunstancias concurrentes y al interés portuario, podrá iniciar un trámite de competencia de proyectos, en el que se respetará la confidencialidad de los proyectos y de la documentación aportada, y que se convocará mediante anuncio publicado en el “Boletín Oficial del Estado”, con indicación de la apertura de un plazo de un mes para la presentación de otras solicitudes que tengan, según se determi-

ne por la Autoridad Portuaria, el mismo o distinto objeto que aquélla, y que deberán reunir los requisitos previstos en el artículo anterior.

En el supuesto de que se inicie un trámite de competencia de proyectos y se hayan formulado varias solicitudes, el Consejo de Administración, a propuesta del Director, que será elevada por el Presidente, seleccionará aquella solicitud que, a su juicio, tenga mayor interés portuario, motivado en la captación de nuevos tráfico, compatibilidad con otros usos, inversión, rentabilidad, entre otros, y continuará la tramitación conforme a lo indicado en los apartados siguientes.

En cualquier momento anterior al otorgamiento de una concesión, con independencia del procedimiento de su inicial tramitación y de la existencia o no de varias solicitudes, la Autoridad Portuaria podrá proceder a la convocatoria de un concurso con las consecuencias y el procedimiento establecidos en el apartado 2 y siguientes de artículo 111 de esta Ley.

2. (Igual.)

3. La solicitud presentada o, en su caso, seleccionada en el trámite de competencia de proyectos se someterá a información pública, durante un plazo no inferior a 20 días, ... (resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Con remisión a las justificaciones contenidas en la anterior enmienda, se considera necesario facultar, no obligar, a las Autoridades Portuarias para que ante una solicitud para el otorgamiento de una concesión, como entidades versadas en el conocimiento de su entorno y atendiendo al interés portuario, decidan si dicha solicitud debe seguir la tramitación ordinaria de información pública y oficial o debe previamente someterse al trámite de competencia de proyectos, y todo ello sin perjuicio de la posibilidad de proceder, en cualquier momento, a la convocatoria de un concurso del modo previsto en el artículo 111 de la Ley 48/2003.

ENMIENDA NÚM. 586

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 2 del artículo 112

De modificación.

«Artículo 112. Condiciones de otorgamiento.

1. (Igual.)

2. Las obras se ejecutarán conforme al proyecto de construcción que en cada caso se apruebe por la Autoridad Portuaria, que completará el proyecto básico.

Los proyectos de construcción se ajustarán en lo que respecta a sus exigencias técnicas, contenido, supervisión y replanteo, a las mismas condiciones que las exigidas para las obras de las Autoridades Portuarias.

3. Asimismo (resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Debe nuevamente respetarse la autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias, que se vulnera con la facultad para informar técnicamente con carácter previo los proyectos de construcción que se le asigna a Puertos del Estado.

ENMIENDA NÚM. 587

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

A los apartados 2, 5, 8 y 9 del artículo 126

De modificación.

Artículo 126. El contrato de concesión de obras públicas portuarias.

«2. En el ámbito portuario los contratos de concesión de obras públicas tendrán por objeto la contratación con entidades de derecho privado de la construcción y explotación o solamente la explotación siempre que se encuentren abiertas al uso público o aprovechamiento general de:

a) Un nuevo puerto o una parte nueva de un puerto que sean susceptibles de explotación totalmente independiente.

b) Infraestructuras portuarias de defensa, de abrigo, de accesos marítimos de muelles y de otras obras de atraque.

3. (Igual.)

4. (Igual.)

5. El contrato de concesión de obras públicas habilitará directamente para la ocupación del dominio público en el que deba construirse la obra pública portuaria que constituya su objeto, mediante la contraprestación que en su caso establezca.

6. (Igual.)

7. (Igual).»

«8. Las concesiones de obras públicas portuarias se otorgarán por el plazo que se acuerde en el pliego de cláusulas administrativas particulares, que no podrá exceder de cuarenta años.

Los plazos fijados en los pliegos de condiciones podrán ser prorrogados de forma expresa hasta el límite

establecido en el párrafo anterior y reducidos de acuerdo con lo previsto en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

Los plazos fijados en los pliegos de condiciones podrán ser prorrogados potestativamente, más allá del límite establecido, hasta los sesenta años, con el único y exclusivo objeto de restablecer el equilibrio económico del contrato o, excepcionalmente, para satisfacer los derechos de los acreedores en el caso en que los derechos de crédito del concesionario hayan sido objeto de utilización.»

9. (Supresión.)

JUSTIFICACIÓN

Respeto a la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 588

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 21 del artículo 3.º

De supresión.

«Se suprime la disposición adicional sexta de la Ley 48/2003, de 28 de noviembre de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.»

JUSTIFICACIÓN

Lo previsto en dicha disposición adicional sexta ya se ha contemplado en el artículo 75 del presente Proyecto de Ley en el texto de la enmienda presentada.

ENMIENDA NÚM. 589

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 27 del artículo 30

De supresión.

Se propone la modificación del artículo tercero del Proyecto de Ley, mediante la supresión de su aparta-

do 27 que añade una nueva disposición adicional vigesimotercera.

JUSTIFICACIÓN

Lo previsto en esta nueva disposición adicional vigesimotercera que se quiere añadir a la Ley 48/2003 viene ya recogido, en los términos propuestos en nuestra enmienda al artículo 75 del Proyecto de Ley, por lo que no es necesario introducir esta nueva disposición adicional vigesimotercera.

ENMIENDA NÚM. 590

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

A la disposición transitoria tercera

De sustitución.

«A partir de la entrada en vigor de esta Ley se abrirá un plazo de un año para llevar a cabo el proceso de transformación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico previsto en el artículo 75 de la Ley 48/2003 que tendrá carácter obligatorio conforme a lo previsto en el citado precepto en la redacción dada al mismo por esta Ley.»

JUSTIFICACIÓN

En concordancia con lo establecido en el artículo 75 según la enmienda presentada al mismo.

ENMIENDA NÚM. 591

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 25, apartado nuevo (ordinal que corresponda)

De modificación.

«Artículo 25. Competencias.

A Puertos del Estado le corresponden las siguientes competencias, bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Fomento:

a) La ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación del sistema portuario de titularidad estatal, en los términos previstos en esta Ley.

b) La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado que establecen controles en los espacios portuarios y con los modos de transporte en el ámbito de competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria.

c) La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos, así como el desarrollo de sistemas de medida y técnicas operacionales en oceanografía y climatología marinas necesarios para el diseño, explotación y gestión de las áreas y las infraestructuras portuarias.

d) La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español, y el fomento de la formación, la investigación y el desarrollo tecnológico en estas materias.

La coordinación en materia de señalización marítima se llevará a cabo a través de la Comisión de Faros, cuya estructura y funcionamiento se determinará por el Ministerio de Fomento.»

JUSTIFICACIÓN

Racionalización de las funciones de Puertos del Estado como organismo dotado de funciones de coordinación y auxiliares del sistema portuario.

ENMIENDA NÚM. 592

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 1 del artículo 26

De modificación.

«Artículo 26. Funciones.

1. Para el ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo anterior, corresponden a Puertos del Estado las siguientes funciones:

a) Definir los objetivos del conjunto del sistema portuario estatal.

b) Proponer, en su caso, para su inclusión en los Presupuestos Generales del Estado, las aportaciones que pudieran asignarse en los mismos para inversiones en obras e infraestructuras de las Autoridades Portuarias.

c) Definir los criterios para la aplicación de las disposiciones generales en materia de seguridad, de obras y adquisiciones y de relaciones económicas y comerciales con los usuarios.

Las actuaciones en materia de seguridad se realizarán en colaboración con el Ministerio del Interior y, cuando proceda, con los órganos correspondientes de las Comunidades Autónomas competentes para la protección de personas y bienes y para el mantenimiento de la seguridad ciudadana.

d) La planificación, normalización, inspección y control de funcionamiento de los servicios de señalización marítima y la prestación de los que no se atribuyan a las Autoridades Portuarias.

e) Ostentar la representación de la Administración General del Estado en materia portuaria y de señalización marítima, en organismos y comisiones internacionales, cuando no sea asumida por el Ministerio de Fomento, sin perjuicio de las competencias propias del Ministerio de Asuntos Exteriores.

f) Impulsar medidas para la coordinación de la política comercial de las Autoridades Portuarias, en especial en su vertiente internacional, dentro del principio de autonomía de gestión de los puertos, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas.

g) Elaborar y someter a la aprobación del Ministerio de Fomento, previos los trámites establecidos en el artículo 106, el Reglamento General de Servicio y Policía de los Puertos, e informar sobre la conformidad de las Ordenanzas portuarias al modelo de Ordenanzas incluido en dicho Reglamento.

h) Impulsar las actuaciones de los diferentes órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de intermodalidad, logística y transporte combinado en los puertos de interés general.

i) Proponer políticas de innovación tecnológica y de formación para los gestores y responsables en el ámbito portuario.

j) Establecer recomendaciones en determinadas materias para la fijación de objetivos y líneas de actuación de los puertos de interés general, facilitando, asimismo, el intercambio de información entre éstos.

k) Elaborar las estadísticas de tráfico y de otras materias de interés para el sistema portuario.

2. (Resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Con remisión a la justificación de la enmienda anterior en orden a racionalizar las funciones de Puertos del Estado y el respeto a la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 593

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 1 del artículo 37

De modificación.

«Artículo 37. Funciones.

1. Para el ejercicio de las competencias de gestión atribuidas por el artículo anterior, las Autoridades Portuarias tendrán las siguientes funciones:

a) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual.

b) Controlar los servicios portuarios y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.

c) Coordinar la actuación de los diferentes órganos de la Administración y entidades por ella participadas, que ejercen sus actividades en el ámbito del puerto, salvo cuando esta función esté atribuida expresamente a otras Autoridades.

d) Ordenar los usos de la zona de servicio del puerto, y planificar y programar su desarrollo de acuerdo con los instrumentos de ordenación del territorio y de planificación urbanística aprobados.

e) Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico, o para la ejecución directa de obras de infraestructura y medidas de protección que sean precisas con sujeción a lo establecido en la legislación urbanística y en la ordenación territorial.

f) Proyectar y construir las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados.

g) Aprobar los proyectos de inversión que estén incluidos en la programación aprobada, así como el gasto correspondiente a dichas inversiones, y contratar su ejecución.

h) Informar el proyecto de Reglamento general de servicio y policía de los puertos y elaborar y aprobar las correspondientes ordenanzas portuarias con los trámites y requisitos establecidos en el artículo 106, así como velar por su cumplimiento.

i) Controlar, en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, así como el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, al igual que los sistemas de seguridad y contra incendios, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas y específicamente de las sancionadoras por infracción de la normativa laboral.

j) Aprobar libremente las tarifas por los servicios comerciales que presten, así como proceder a su aplicación y recaudación.

k) Otorgar las concesiones y autorizaciones y elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario, así como suscribir los contratos de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto.

l) Recaudar las tasas por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.

m) Impulsar la formación de su personal y desarrollar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente, así como colaborar en ello con otros puertos, organizaciones o empresas, ya sean nacionales o extranjeras.

n) Inspeccionar el funcionamiento de las señales marítimas, cuyo control se le asigne, en los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas, denunciando a éstas, como responsables de su funcionamiento y mantenimiento, los problemas detectados para su corrección.

ñ) Gestionar su política comercial internacional, sin perjuicio de las competencias propias de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Asuntos Exteriores.

o) Autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades, y la adquisición y enajenación de sus acciones.

2. (Resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Con remisión a las enmiendas anteriores en orden a la dotación a las Autoridades Portuarias de plena autonomía funcional y de gestión.

ENMIENDA NÚM. 594

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 5 del artículo 40

De modificación.

«Artículo 40. Consejo de Administración: Incompatibilidades y funciones.

[...]

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.

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, con sujeción a lo dispuesto en el apartado 6 de este artículo.

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 el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual de la entidad, el plan de empresa y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para el adecuado funcionamiento de la entidad.

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 22 de la presente Ley, sin perjuicio de la aprobación técnica de los mismos por el Director.

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 el Gobierno para el conjunto del sistema.

k) Autorizar créditos para financiamiento del circulante.

l) Fijar las tarifas por los servicios comerciales que preste la Autoridad Portuaria.

m) Otorgar las concesiones y autorizaciones, de acuerdo con los criterios y pliegos de condiciones generales que apruebe el Ministerio de Fomento, recaudar las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario, así como las tasas por prestación de servicios no comerciales.

n) 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.

ñ) 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.

o) Favorecer la libre competencia y velar para que no se produzcan situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.

p) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.

q) Aprobar las ordenanzas del puerto, con sujeción a lo previsto en el artículo 106 de esta Ley.

r) Ejercer las demás funciones de la Autoridad Portuaria establecidas en el artículo 37 no atribuidas a otros órganos de gobierno o de gestión y no reseñadas en los apartados anteriores.

(Resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Nuevamente, racionalización de las funciones de Puertos del Estado como organismo dotado de funciones de coordinación y auxiliares del sistema portuario, y reforzamiento de la autonomía de las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 595

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 1 del artículo 43

De modificación.

«Artículo 43. Director Técnico.

1. El Director será nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente, entre personas con titulación superior y reconocida experiencia de, al menos, cinco años en técnicas y gestión portuaria.»

JUSTIFICACIÓN

La Ley de Puertos de 1992 determina la lógica competencia para la designación y cese del Director de la Autoridad Portuaria en el Consejo de Administración

de la Entidad, previa la necesaria calificación profesional del mismo, legalmente prefijada.

Por lo tanto, en modo alguno se comparte la necesidad de comunicar previamente a Puertos del Estado dicha propuesta de designación o cese, cuando existe plena competencia en esta materia del máximo órgano de gobierno de las Autoridades Portuarias, sus Consejos de Administración, de los cuales forman parte, como consejeros del mismo, representantes de Puertos del Estado, y de mantenerse la postura contraria podría deducirse la consecuencia interpretativa de que pudieran existir consejeros de primera y de segunda. Además, menos se entiende esta postura de comunicar previamente a Puertos del Estado dicha designación o cese de los Directores —órganos de gestión—, si se recuerda que la designación o cese de los Presidentes de las Autoridades Portuarias —órganos de gobierno— no precisan legalmente de esta comunicación previa a Puertos del Estado.

Entendemos, por tanto, que dicha previsión legal es un anacronismo sin fundamento alguno.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de marzo de 2010.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

ENMIENDA NÚM. 596

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar la letra b) del artículo 7 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 7. Reglas generales.

b) El importe de la tasa de ocupación privativa se fijará tomando como referencia el valor de mercado correspondiente al bien de dominio público portuario ocupado.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, en consonancia con el artículo 10 y referencia al valor de un bien concreto (superficie de terreno, espacio de agua, obras o instalaciones o bien demanial consumido por su aprovechamiento), pues el término «dominio público ocupado» se puede predicar de toda una categoría de bienes, más que de la simple pertenencia demanial delimitada por la ocupación.

ENMIENDA NÚM. 597

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar un nuevo apartado al artículo 7 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 7. Reglas generales.

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

g) Con el objeto de que se pueda tomar en consideración la estructura de costes 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:

1.º Los coeficientes correctores propuestos no podrán ser superiores a 1,30.

2.º En el caso de que el importe de las tasas resultante de la aplicación de los coeficientes correctores propuestos sea menor que el importe resultante de aplicar la unidad para todos los coeficientes correctores, la rentabilidad anual del ejercicio inmediatamente anterior al plan de empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, debe ser positiva.

3.º En el caso de que el importe de las tasas resultante de la aplicación de los coeficientes correctores propuestos sea mayor que el importe resultante de aplicar la unidad para todos los coeficientes correctores, la rentabilidad anual en el ejercicio inmediatamente anterior al 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.

4.º En el caso de que el importe de las tasas resultante de la aplicación de los coeficientes correctores propuestos sea menor que el importe resultante de aplicar el valor 0,7 para todos los coeficientes correctores, la rentabilidad anual en el ejercicio anterior al plan de empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, no debe ser inferior al objetivo de rentabilidad anual establecido para el conjunto del sistema portuario.

5.º La diferencia entre los coeficientes correctores propuestos no podrá ser mayor que 0,30.

El Ministro de Fomento desarrollará, mediante Orden, criterios generales que deben regir las propuestas de estos coeficientes correctores, en aplicación de la política económica general que dicte el Gobierno, teniendo en cuenta los siguientes principios:

a) Máxima contribución posible de cada puerto a la competitividad de su área de influencia económica, limitando subidas de cuantías que puedan tener un efecto inflacionario o un perjuicio grave sobre determinados tráficos, particularmente aquellos altamente dependientes del puerto.

b) Autosuficiencia económica de cada Autoridad Portuaria, teniendo en cuenta tanto su evolución pasada como sus previsiones económico-financieras a medio y largo plazo, a través del establecimiento de límites inferiores sobre las cuantías.

c) Garantizar la leal competencia interportuaria, sobre la base de la eficiencia y calidad de los servicios prestados al menor coste posible, de forma que las cuantías de las tasas incorporen la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria, evitando situaciones de competencia desleal.

Cada Autoridad Portuaria realizará, en su caso, la propuesta de coeficientes correctores tomando en consideración las previsiones de evolución de sus tráficos, el nivel de endeudamiento, sus necesidades de inversión y sus objetivos de gestión, así como la rentabilidad anual objetivo y el rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio exigible para los ejercicios correspondientes. En el caso de que no se proponga ninguno se entenderá que se mantienen los del ejercicio anterior siempre y cuando se compruebe el cumplimiento de los límites anteriores, o tendrán un valor igual a la unidad en caso de que no se hayan aprobado anteriormente. Los coeficientes correctores definitivos para cada Autoridad Portuaria se establecerán con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a estos efectos.»

JUSTIFICACIÓN

Al objeto de que el cálculo de estos límites se realice en base a la totalidad de coeficientes propuestos y no para cada uno de los coeficientes por separado.

Las políticas de las autoridades portuarias para el establecimiento de precios deben ser consideradas en su globalidad y no por separado para cada una de las tasas.

—————

ENMIENDA NÚM. 598

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar una nueva letra al apartado 2 del artículo 8 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 8. Exenciones.

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

JUSTIFICACIÓN

Mantener la exención del pago de esta tasa respecto de entidades sin fines lucrativos cuyas actividades se encuentren directamente vinculadas con la actividad portuaria y que sean de interés educativo, investigador, cultural, social o deportivo, con el fin de que se mantenga la posibilidad de su aplicación a favor de los Clubes Náuticos-Deportivos sin ánimo de lucro.

—————

ENMIENDA NÚM. 599

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar una nueva letra e) al apartado 3 del artículo 8 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 8. Exenciones.

e) Las embarcaciones con eslora no superior a 12 metros, únicamente respecto a la tasa de ayudas a la navegación.»

JUSTIFICACIÓN

Incluir la exención del pago de la tasa de ayudas a la navegación a las embarcaciones con eslora no superior a 12 metros con el objeto de incentivar la práctica del deporte de la vela.

—————

ENMIENDA NÚM. 600

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el punto número 3 de la letra a) del artículo 10 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

«a) Ocupación de terrenos. Será el valor de los terrenos, que se determinará de acuerdo con los criterios de valoración previstos en la legislación básica que resulte de aplicación.»

JUSTIFICACIÓN

No resulta coherente establecer dos valoraciones del suelo diferentes, debiendo reservarse a la legislación estatal básica de valoraciones y régimen del suelo la determinación de los criterios.

—————

ENMIENDA NÚM. 601

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el segundo párrafo del punto número 3 letra a) del artículo 10 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

En la valoración final de los terrenos de cada área funcional se tomará en consideración el grado de urbanización general de la zona y las características de ordenación establecidas por el plan especial del puerto, su centralidad en la zona de servicio y en la correspon-

diente área, 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.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 602

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el punto número 2 de la letra b) del artículo 10 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

2.º La bonificación no podrá exceder del 50 por ciento de la cuota de la tasa aplicable por ocupación de los terrenos a urbanizar. Esta bonificación se aplicará durante la realización de las obras y hasta que finalicen éstas, de conformidad con el programa establecido en el título concesional.»

JUSTIFICACIÓN

No existe un cambio de circunstancia que haga variar la bonificación actualmente vigente.

La eliminación de la tasa por servicios generales, operada en el apartado 3 de la disposición final séptima de la Ley 31/2007, que modificó parcialmente la Ley 48/2003, no puede traducirse en un aumento de la presión fiscal, al imputarse el coste de estos servicios generales en todas y cada una de las tasas supervivientes, lo que multiplica su importe y efectos.

ENMIENDA NÚM. 603

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el punto número 1 de la letra a) en el apartado 4 del artículo 10 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

«1.º Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al

desarrollo de servicios portuarios, así como actividades portuarias comerciales pesqueras: el 6 por ciento. Tratándose de actividades portuarias náutico-deportivas: el 5 por ciento.»

JUSTIFICACIÓN

Mantener la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario en el tipo actual del 5 por ciento.

ENMIENDA NÚM. 604

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar un nuevo párrafo en el apartado 5 del artículo 10 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

Sin perjuicio de las revisiones previstas en el párrafo anterior, los sujetos pasivos podrán solicitar la revisión particular de los valores de los terrenos destinados a una concesión o a una autorización de uso privativo. La revisión de los valores a iniciativa del sujeto pasivo se sustanciará conforme al siguiente procedimiento. El interesado se dirigirá a la Autoridad Portuaria mediante una exposición justificada de las razones fácticas, jurídicas o económicas que originan una alteración del valor de los terrenos afectados, siempre en función de los factores de valoración establecidos en las letras a) y b) del apartado 3 de este artículo, con indicación de las circunstancias que determinen la variación y la expresión completa de la valoración resultante. La Autoridad Portuaria remitirá el expediente al Ministro de Fomento, en el plazo de un mes desde la recepción de la solicitud, junto a un informe de conformidad o disconformidad sobre la propuesta de modificación del valor. El Ministro de Fomento resolverá en el plazo de un mes acerca de la nueva valoración, que en ningún caso podrá fijar una mayor a la propuesta por el sujeto pasivo.»

JUSTIFICACIÓN

Incorporar un procedimiento específico para la modificación de la valoración de la base imponible de la tasa por ocupación privativa del dominio público, a iniciativa del obligado.

ENMIENDA NÚM. 605

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 8 del artículo 10 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

8. En los concursos convocados por la Autoridad Portuaria para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener, entre los criterios para su resolución, el de que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria no estarán sometidas al régimen de actualización previsto en el apartado 6. En este caso, el incremento previsto en el apartado 6 de este artículo se calculará con arreglo a la tasa legalmente exigible. La tasa así incrementada solo será de aplicación cuando supere la cantidad ofertada en el concurso.»

JUSTIFICACIÓN

Los importes adicionales a la tasa de ocupación del dominio público que los licitadores puedan ofertar para acceder a una concesión vía concurso, carecen efectivamente como dice el precepto, de naturaleza tributaria; ello es plenamente lógico por cuanto los elementos del tributo fijados por la Ley no se ven alterados por una oferta meramente contractual.

ENMIENDA NÚM. 606

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar la letra e) en el apartado 9 del artículo 10 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

e) Cuando el titular de la concesión sea un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos, siempre que, al menos, un 80 por ciento de sus atraques estén destinados a embarcaciones con eslora inferior a 12

metros. El importe de esta bonificación será del 30 por ciento de la cuota de la tasa.»

JUSTIFICACIÓN

Se modifica la eslora máxima para la aplicación de la bonificación hasta los 12 metros a los efectos de adaptarla a la realidad de la mayoría de los puertos deportivos.

Así mismo, se prevé mantener la bonificación reconocida en la redacción actual de la ley, que no establece limitación espacial alguna a la bonificación. De no mantenerse, causaría un claro perjuicio económico para los clubs náuticos u otros deportivos sin ánimo de lucro.

ENMIENDA NÚM. 607

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar una nueva letra en el apartado 9 del artículo 10 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

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

(Nuevo) f) Cuando el titular de la concesión ejecute a su cargo obra civil correspondiente a infraestructuras, rellenos, obras de consolidación y mejora del terreno, superestructuras e instalaciones destinadas a actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte y a la prestación de servicios portuarios (excluida la relacionada con equipos de manipulación de mercancías), por un plazo de ejecución mínimo de tres meses y superficie mínima de 1.000 metros cuadrados: el importe de esta bonificación será del 95 por ciento de la cuota de la tasa, aplicada a la liquidación correspondiente a la superficie sobre la que se realizan las obras y durante el periodo de ejecución de las mismas, hasta la fecha de su finalización establecida por la Autoridad Portuaria al aprobar el proyecto, o establecida en el título concesional, con un máximo de dos años, de conformidad con lo siguiente:

— El concesionario deberá solicitarlo antes del inicio de las obras.

— En la superficie sobre la que se ejecuten las obras no tendrá lugar actividad de explotación alguna por la que el concesionario pueda obtener beneficio económico.

— Las obras deben corresponder a un proyecto aprobado por la Autoridad Portuaria.

— El concesionario deberá estar al corriente de sus obligaciones concesionales, en especial las relativas a compromisos de inversión, abono de tasas portuarias, y en su caso compromisos de política comercial.

— El concesionario no debe hallarse en situación de impago de tasas, ni tenga incoado expediente sancionador o de caducidad de la concesión o suspensión o extinción de la licencia.

— En el supuesto de que el proyecto contemple la ejecución de la obra por fases, cada una de las fases se considerará por separado a la hora de aplicar la bonificación.

En el supuesto de que el concesionario incumpliese alguno de estos requisitos, la bonificación quedará automáticamente extinguida y el concesionario deberá abonar a la Autoridad Portuaria las cantidades bonificadas más los intereses correspondientes.»

JUSTIFICACIÓN

Adelantar la aplicación de la nueva bonificación del 95 por ciento para la ejecución de obras, permitiendo la aplicación transitoria de la misma a partir del presente año 2010, al objeto de incentivar el desarrollo de nuevos proyectos, los cuales se han visto reducidos por la actual crisis económica.

De no permitirse este adelanto de la bonificación, podría darse el caso que las empresas demoraran sus inversiones para poder acogerse a la nueva bonificación, lo cual redundaría en un fuerte perjuicio para las autoridades portuarias.

ENMIENDA NÚM. 608

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar una nueva letra en el apartado 9 del artículo 10 del referido texto.

Redacción que se propone:

Se modifica el texto del epígrafe e) del apartado 9, quedando como sigue:

«Artículo 10. Tasa de ocupación.

[...]

9. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones a la cuota de la tasa, debiendo reflejarse en las condi-

ciones de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:

[...]

e) Cuando el titular de la concesión sea un club náutico u otra entidad de carácter deportivo, siempre que al menos un 80 por ciento de los atraques estén destinados a embarcaciones con eslora inferior a doce metros: el importe de esta bonificación será del 30 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa asociada a los espacios terrestres, los de agua y a las obras e instalaciones destinados exclusivamente a la realización de actividades náuticas, a cuyo efecto deberá incluirse en el título de otorgamiento un plano en el que se determine la superficie, obras e instalaciones dedicadas a dicha finalidad.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, para bonificar la finalidad sin discriminar por el tipo societario del titular de la concesión.»

ENMIENDA NÚM. 609

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar la letra a) del apartado 4 del artículo 11 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 11. Tasa de actividad.

4. La cuota íntegra de la tasa, se calculará por la Autoridad Portuaria, aplicando a la base imponible el correspondiente tipo de gravamen de acuerdo con los siguientes criterios y límites:

[...]

a) Criterios para la fijación de la base imponible:

1.º En los servicios y actividades de manipulación de carga, la base imponible será el número de unidades de carga manipuladas, medidas en toneladas, número de contenedores u otros elementos de transporte tipificados, vehículos o cualquier otra unidad de presentación de la mercancía.

2.º En el servicio al pasaje será el número de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje embarcados y desembarcados.

3.º En los servicios técnico-náuticos será el número de unidades de arqueo bruto (GT) de los buques servidos o el número de servicios prestados.

4.º En el servicio de recogida de desechos procedentes de buques será la cantidad recogida o el número de servicios prestados.

5.º En el resto de servicios y actividades portuarias, así como las auxiliares y complementarias, la base imponible será el número de unidades representativas de la cuantía del servicio prestado o de la actividad desarrollada o el número de servicios prestados. Cuando no sea posible su medición, será el volumen de negocio desarrollado en el puerto.

6.º En el caso de actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad será el número de unidades representativas de la cuantía de la actividad desarrollada o el volumen de negocio desarrollado en el puerto.

7.º En el caso de actividades relativas al tráfico interinsular consignatarios, estibadores, prácticos, amarradores y cualquier actividad afecta al mismo será bonificada la base imponible en un 90 por ciento el número de unidades representativas de la cuantía de la actividad desarrollada o el volumen de negocio desarrollado en el puerto relativa al tráfico interinsular.»

JUSTIFICACIÓN

Se aclaran las bases imposables de esta tasa.

ENMIENDA NÚM. 610

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar la letra a) del apartado 4 del artículo 11 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 11. Tasa de actividad.

4. La cuota íntegra de la tasa, se calculará por la Autoridad Portuaria, aplicando a la base imponible el correspondiente tipo de gravamen de acuerdo con los siguientes criterios y límites:

b) La Autoridad Portuaria fijará el tipo de gravamen, el cual deberá garantizar la adecuada explotación del dominio público portuario, tomando en consideración, entre otros:

— Las características y condicionamientos específicos de cada actividad y su situación competitiva.

— El interés portuario de la actividad y de su influencia en la consolidación de tráficos existentes y captación de nuevos tráficos.

— El nivel de inversión privada.

— Las previsiones razonables de la información económico-financiera de la actividad, de acuerdo con los siguientes límites:

Superior:

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

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

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

0,60 euros, por tonelada de granel líquido.

0,90 euros, por tonelada de granel sólido.

1,20 euros, por tonelada de mercancía general.

10,00 euros, por unidad de contenedor normalizado menor o igual de 20', incluida en su caso una plataforma de hasta 6,10 m, y vehículo rígido con caja de hasta 6,10 m.

20,00 euros por unidad de contenedor normalizado mayor que 20', incluida en su caso una plataforma de transporte, semirremolque o remolque de hasta 12,30 m y vehículo rígido o articulado con caja de hasta 12,30 m.

25,00 euros por unidad de vehículo articulado con varios remolques o semirremolques (tren de carretera).

1,50 euros por unidad de elemento de transporte o de carga vacío que no tengan la condición de mercancía.

4,00 euros, por vehículo en régimen de mercancía de más de 1.500 kg de peso y 2,00 euros por vehículo en régimen de mercancía de no más de 1.500 Kg de peso.

1,80 euros, por pasajero.

2,00 euros, por motocicletas, vehículos de dos ruedas, automóviles de turismo y vehículos similares, incluidos elementos remolcados, en régimen de pasaje.

10,00 euros por autocares y vehículos de transporte colectivo.

Estos tipos máximos se actualizarán anualmente en la misma proporción equivalente al 75 por ciento de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre. Dicha actualización será efectiva a partir del 1 de enero siguiente.

3.º Del 6 por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización.

La cuota íntegra anual en el caso previsto en la letra a), apartado 6.º, no será superior al 8 por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización o licencia.

Inferior:

En los casos previstos en la letra a), apartados 1.º, 2.º, 3.º, 4.º y 5.º, la cuota íntegra anual no será inferior (exceptuando en actividades afectas al tráfico interinsular en un mismo archipiélago) a los siguientes valores, según corresponda:

1.º Cuando la actividad se realice con ocupación privativa del dominio público portuario, un 20 por ciento de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación correspondiente a los valores de los terrenos y de las aguas ocupadas. No obstante, en estos casos, cuando se adopte como base imponible de la tasa de actividad el volumen de tráfico, no podrá ser inferior al valor resultante de aplicar el tipo de gravamen fijado al tráfico o actividad mínimo anual comprometido, en su caso, en el título habilitante de la ocupación del dominio público.

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

La cuota íntegra anual en el caso previsto en la letra a) apartado 6.º no será inferior al 2 por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización.

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 este artículo, 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, sin perjuicio de su actualización conforme a lo establecido en el apartado 5 de este artículo.»

JUSTIFICACIÓN

Incluir una excepción en las actividades afectas al tráfico interinsular en un mismo archipiélago.

ENMIENDA NÚM. 611

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 12 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 12. Ámbito de aplicación.

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

T-1: Tasa del buque.

T-2: Tasa del pasaje.

T-3: Tasa de la mercancía.

T-4: Tasa de la pesca fresca.

T-5: Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo superiores a 24 metros de eslora.

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

JUSTIFICACIÓN

Las embarcaciones de más de 24 metros deben considerarse de recreo (independientemente que la ley de marina mercante las considere como buques).

ENMIENDA NÚM. 612

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 5 y 6 del artículo 13 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

Se propone la supresión del apartado 5 y su traspaso al apartado 6, el cual, una vez modificado, queda como sigue:

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

No obstante lo anterior, a los efectos del cómputo de la estancia, el periodo entre las 12 horas del sábado o las 18 horas del día anterior a un festivo hasta las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo, respectivamente, computarán un máximo de cinco horas, siempre que durante dicho periodo no se hayan efectuado ningún tipo de operación comercial, incluido avituallamiento, aprovisionamiento y reparación, y en las líneas regulares interinsular, la descarga del pasaje y carga autopropulsada. Cuando el tiempo de estancia durante dicho periodo supere 5 horas, el inicio del tiempo de estancia para computar el límite máximo de 15 horas cada 24 horas se medirá a partir de las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo o a la hora de salida en tráfico interinsular. El tiempo de estancia en fondeo en la zona II se computará separadamente del que pueda corresponder a otros modos de utilización por el buque de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias.

Sin perjuicio de lo señalado en el apartado anterior, en el caso de que en la misma escala se utilicen varios atraques o puestos de fondeo situados en una misma Zona, se considerará una única estancia para toda la escala, Si de ello resultase la existencia de distintos sujetos pasivos o fueran de aplicación diferentes coeficientes para la definición de la cuota íntegra de la tasa, se repartirá el tiempo de estancia de forma proporcional a la estancia en cada atraque.»

JUSTIFICACIÓN

Mejoras técnicas.

ENMIENDA NÚM. 613

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 7 del artículo 13 del referido texto.

Redacción que se propone:

Se propone modificar y/o suprimir los tres primeros párrafos del artículo 13.7, quedando del siguiente tenor:

«Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

6. En función del número de escalas en un mismo puerto y durante el año natural, del conjunto de los buques que realicen un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y sean operados por una misma empresa naviera o compañía de cruceros (o bien de los buques de distintas compañías navieras que forman parte de un servicio marítimo regular, mediante acuerdos de explotación compartida de buques), la cuota de la tasa se multiplicará, previa solicitud del sujeto pasivo, por los siguientes coeficientes:

Desde la escala 1 hasta la escala 12: 1,00.
Desde la escala 13 hasta la escala 26: 0,95.
Desde la escala 27 hasta la escala 52: 0,85.
Desde la escala 53 hasta la escala 104: 0,75.
Desde la escala 105 hasta la escala 156: 0,65.
Desde la escala 157 hasta la escala 312: 0,55.
Desde la escala 313 hasta la escala 365: 0,45.
A partir de la escala 366: 0,35.

En el caso de que el servicio marítimo sea regular se aplicarán los coeficientes anteriores reducidos en 5 centésimas, exceptuando en tráfico marítimo regular interinsular que se aplicará desde la primera escala el correspondiente al número de escalas anuales previstos reducidos en 5 centésimas.

JUSTIFICACIÓN

Exceptuar en el tráfico marítimo regular interinsular que se aplicará desde la primera escala el correspondiente al número de escalas anuales previstas reducidas en 5 centésimas.

Las compañías navieras...»

ENMIENDA NÚM. 614

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el último párrafo de la letra a), apartado 2, del artículo 15 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

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

JUSTIFICACIÓN

La supresión propuesta (atraque en concesión conjuntamente con la concesión de la terminal) generará una indudable facilidad en la gestión del pago y cobro de esta tasa, por el simple argumento de que en cada puerto existen pocos titulares de terminales u otras instalaciones de manipulación en régimen de concesión, en comparación con la multiplicidad de consignatarios de la mercancía que abonan ahora la tasa en calidad de sujetos pasivos sustitutos al contribuyente.

ENMIENDA NÚM. 615

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el epígrafe b) del apartado 4.1 del artículo 15 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

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

[...]

b) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tránsito marítimo, siempre

que las mercancías y sus elementos de transporte hayan sido declarados en dicho régimen, la cuota íntegra de la tasa de la mercancía en tránsito se calculará con arreglo a lo establecido en la letra a) de este apartado, considerando que las operaciones de tránsito equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

Por razones de cohesión territorial de los territorios insulares, las mercancías y sus elementos de transporte en operaciones de tránsito marítimo, con origen o destino en otro puerto de interés general de un mismo archipiélago, estarán exentas del pago de esta tasa. De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicha exención por razones de interés general asociadas con la necesidad de evitar los efectos que tiene para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.»

JUSTIFICACIÓN

Se establece la exención al tránsito marítimo cuando éste se realiza en relación con una línea marítima interinsular dentro de un archipiélago tanto sean de interés general como autonómicos.

ENMIENDA NÚM. 616

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 5 del artículo 15 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

5. En los supuestos que se indican a continuación, la cuota resultará de aplicar a la cantidad obtenida con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4, los coeficientes que respectivamente se indican:

a) A las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo: 0,25.

b) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a un servicio de transporte marítimo de corta distancia de carácter regular: 0,80. En el caso de que el buque realice la carga o descarga de mercancías por rodadura, tal y como los de tipo ro-ro, ropax, con-ro y ferry, el coeficiente se reducirá a 0,60. En el caso de mercancías y elementos de transporte de entrada marítima, estos coeficientes no serán aplicables a mercancías y elementos de transporte que hayan estado en

régimen de tránsito marítimo en el último puerto en que fueron embarcadas. A su vez, en el caso de mercancías y elementos de transporte de salida marítima no serán aplicables a mercancías y elementos de transporte que vayan a estar en régimen de tránsito marítimo en el primer puerto en que vayan a ser desembarcadas.

c) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago: 0,05.

De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y de evitar los efectos que tiene para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.

d) A las mercancías y sus elementos de transporte, de entrada o salida marítima, que salgan o entren de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario: 0,75.

Las reducciones contempladas en los supuestos b) y c) son incompatibles entre sí.»

JUSTIFICACIÓN

También se propone reducir el coeficiente reductor para los tráficos ferroporuarios con el objeto de potenciar la intermodalidad en el nodo portuario y mantener las reducciones para las mercancías de entrada o salida marítima en los tráficos interinsulares existente en la legislación vigente con el objeto de no encarecer estos tráficos, especialmente en tiempos de crisis económica por ser vitales para la cohesión territorial de los archipiélagos (adecuando a la disposición adicional 20.^a, ya que el coeficiente 0,2 es como está actualmente).

ENMIENDA NÚM. 617

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar la letra b) en el apartado 4 del artículo 17 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

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

Por el acceso y, en su caso, estancia de las embarcaciones, la cuota será la cantidad, expresada en euros, resultante del producto de la superficie ocupada por el número de días naturales, completos o fracción de los mismos, por la cuantía básica E y por el coeficiente de 0,04euros/m²/día.

Estarán exentas las embarcaciones deportivas y de recreo de tránsito cuando su puerto de base es de interés general.»

JUSTIFICACIÓN

Se adapta la tasa a las peculiaridades de los clubs náuticos y otros deportivos sin ánimo de lucro, ya que el actual Proyecto de Ley incrementa de forma importante el coste de las actividades náutico-deportivas.

ENMIENDA ALTERNATIVA NÚM. 618

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar la letra b) en el apartado 4 del artículo 17 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

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

[...]

Embarcación	Coeficientes	
	General	Embarcación a vela con eslora no superior a 12 m y a motor no superior a 9 m
Embarcaciones transeúntes o de paso	0,39	0,15
Embarcaciones que tienen su base en el puerto	0,32	0,10

JUSTIFICACIÓN

La aplicación de los coeficientes previstos en el actual proyecto de Ley pondría en tela de juicio la con-

tribución al principio de equivalencia al coste de esta tasa, principalmente en puertos con una intensa actividad náutico-deportiva. Por tanto, se revisan al alza los valores de los coeficientes a fin de preservar dicho principio. Simultáneamente se propone hacer menos gravosa la tasa para embarcaciones a vela con esloras no superiores a 12 m y a motor no superior a 9 m con el objeto de incentivar la práctica del deporte de la vela, pesca y motor por parte de los clubs náuticos y demás concesionarios de instalaciones deportivas y de recreo.

ENMIENDA NÚM. 619

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el penúltimo párrafo de la letra b) en el apartado 4 del artículo 17 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

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

[...]

En las zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, los coeficientes serán el 50 por ciento de las señaladas en el párrafo anterior.

En las zonas con calados inferiores a un metro en bajamar máxima viva equinoccial, los coeficientes serán el 20 por ciento de las señaladas en el párrafo anterior.»

JUSTIFICACIÓN

Se amplía la posibilidad de aplicar la reducción del 50 por ciento a las embarcaciones deportivas más reducidas (calados por debajo de dos metros) y un precio social en zonas con calado por debajo de 1 metro y sin hacer referencia a las esloras, con lo que se favorece a las clases de rentas más bajas.

ENMIENDA NÚM. 620

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar la letra b) en el apartado 4 del artículo 17 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

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

El hecho imponible de esta tasa es una contraprestación de naturaleza tributaria que no constituye servicio portuario.

Por el acceso, y en su caso, estancia de las embarcaciones, la cuota será la cantidad, expresada en euros, resultante del producto de la superficie ocupada por el número de días naturales, completos o fracción de los mismos, por la cuantía básica E y por el coeficiente de 0,04 euros/m²/día.

Estarán exentas las embarcaciones deportivas y de recreo de tránsito cuando su puerto de base es de interés general.»

JUSTIFICACIÓN

Se adapta la tasa a las peculiaridades de los clubs náuticos y otros deportivos sin ánimo de lucro, ya que el actual Proyecto de Ley incrementa de forma importante el coste de las actividades náutico-deportivas.

ENMIENDA NÚM. 621

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar la letra c) en el apartado 4 del artículo 17 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

c) Cuando la embarcación ocupe o utilice únicamente la zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota de la tasa será el 20 por ciento de la prevista en las letras a) 1.º y b) anteriores para la zona I, y el 100 por ciento de la cuota de la tasa prevista en la letra a) 2.º anterior para la zona I, según corresponda.»

JUSTIFICACIÓN

No incrementar la presión sobre los operadores.

ENMIENDA NÚM. 622

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar una nueva letra d) en el apartado 4 del artículo 17 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

(nueva letra) d) quedará exento de pago la embarcación que ocupe o utilice únicamente la zona II o exterior de las aguas portuarias, cuando las obras de infraestructura se hayan ejecutado a cargo del concesionario.»

JUSTIFICACIÓN

No incrementar la presión sobre los operadores.

ENMIENDA NÚM. 623

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 8 del artículo 17 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

8. En las dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización el pago de la tasa será exigible por adelantado, y podrá exigirse en régimen de estimación simplificada salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. En éste régimen, la cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización, teniendo en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 20 por ciento en el importe de la cuota tributaria. En el caso en que el sujeto pasivo domicilie el pago en entidad de crédito, se concederá una bonificación del 10 por ciento a la cuota de la tasa en las sucesivas liquidaciones que efectúen.»

JUSTIFICACIÓN

Mantener la bonificación del 10 por ciento existente actualmente por domiciliación bancaria.

ENMIENDA NÚM. 624

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo apartado al artículo 17 del referido texto.

Redacción que se propone

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

(Nuevo apartado). Se aplicará una bonificación del 20 por ciento a la cuota íntegra de la tasa en los supuestos en que concurren circunstancias especiales de falta de calado que impidan la normal navegación o estancia de las embarcaciones sujetas al pago de la tasa. Estas misma bonificación se aplicará a las concesiones o autorizaciones que carezcan de accesos terrestres para vehículos o vías de circulación operativas a las instalaciones.»

JUSTIFICACIÓN

Incorporar el reconocimiento de la bonificación de un 20 por ciento en el importe de la tasa para aquellos supuestos que concurren situaciones especiales de falta de calado que impidan la normal navegación de las embarcaciones o incluso la normal estancia en su plaza de amarre.

ENMIENDA NÚM. 625

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo apartado al artículo 17 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

(Nuevo apartado). En todo caso, respecto de los Puertos de interés general ubicados en las Islas Baleares, las Islas Canarias, Ceuta y Melilla, la cuota de esta tasa tendrá una bonificación del 30 por ciento.»

JUSTIFICACIÓN

Fomentar el turismo náutico en las islas.

ENMIENDA NÚM. 626

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar la letra a) del apartado 1 del artículo 19 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 19. Bonificaciones.

a) Cuando los buques acrediten el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales, a la cuota íntegra de la tasa del buque se aplicará una bonificación de un 3 por ciento. Así mismo, cuando los clubs náuticos u otros deportivos sin ánimo de lucro acrediten la implantación de nuevos sistemas de gestión y auditoría medio ambiental, a la cuota íntegra de la tasa de ocupación del dominio público portuario se aplicará una bonificación del 3 por ciento.

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

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

1.º El Ministerio de Fomento aprobará las guías de buenas prácticas ambientales de la operativa de buques en puerto que determinarán el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales. El Ministerio de Fomento aprobará también las guías de buenas prácticas ambientales a observar por los clubs náuticos u otros deportivos sin ánimo de lucro.

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

JUSTIFICACIÓN

Prever una bonificación a favor de los clubs náuticos u otros deportivos sin ánimo de lucro por la implantación de sistemas de gestión y auditoria medio ambientales, sin tener en cuenta que por aquellos se está llevando a cabo una importante labor de inversión en estos aspectos.

ENMIENDA NÚM. 627

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 3 del artículo 19 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 19. Bonificaciones.

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 escalararse 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 correspondientes al tráfico o servicio marítimo considerado, y/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.

Estas bonificaciones serán aplicables a un sujeto pasivo siempre que se superen los tráficos mínimos que, en su caso, se hayan establecido.

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 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 7.a) 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 su recaudación media 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.»

JUSTIFICACIÓN

Se suprime la actual referencia a títulos de ocupación de dominio público, ya que esta referencia carece de sentido en esta cláusula.

ENMIENDA NÚM. 628

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 5 del artículo 19 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 19. Bonificaciones.

5. Para tener en cuenta la condición de insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad de las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, se aplicarán las siguientes bonificaciones a la cuota de la tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, para todos aquellos servicios marítimos que unan estos, tanto sean puerto de origen como puerto de destino salvo los situados en el mismo archipiélago:

A la tasa del buque: 60 por ciento. Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración cuando sea

de aplicación la cuantía básica S y no es compatible con el coeficiente reductor de la tasa del buque del apartado 4.I.8.^a del artículo 13.

A la tasa del pasaje: 60 por ciento. Esta bonificación únicamente es aplicable en los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje, no siendo compatible con el coeficiente reductor de la tasa del pasaje del apartado 4.d) del artículo 14.

A la tasa de la mercancía: 60 por ciento. Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración en los supuestos de mercancía en régimen de entrada o salida marítima, no siendo compatible con los coeficientes reductores de la tasa de la mercancía del apartado 5.b) del artículo 15.»

JUSTIFICACIÓN

Aumentar la bonificación correspondiente al cabotaje tanto buque, pasaje como mercancía en el 60 por ciento manteniendo la posibilidad de acumular bonificaciones.



ENMIENDA NÚM. 629

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo apartado al artículo 19 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 19. Bonificaciones.

4. Para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma logística internacional, podrán aplicarse las siguientes bonificaciones a la cuota de la tasa de la mercancía, para mercancías en tránsito marítimo.

En función de la proporción de contenedores en régimen de tránsito marítimo (t), respecto del total del tráfico de contenedores de un sujeto pasivo, registrado en el último ejercicio anterior al año en que se acuerda el Plan de Empresa, estas bonificaciones no podrán ser superiores a los porcentajes que se indican:

<u>Proporción de tránsito (t)</u>	<u>Bonificación</u>
0 < t < 25 por ciento	40 por ciento
25 por ciento < t < 50 por ciento	50 por ciento
t > 50 por ciento	60 por ciento

En el caso de inicio de actividad, para los dos primeros ejercicios se considerarán las estimaciones razonables de tráficos, aceptadas por la Autoridad Portuaria.

Estas bonificaciones serán aplicables a un sujeto pasivo siempre que se superen los tráficos mínimos que establezca la Autoridad Portuaria.

A propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el Plan de Empresa acordará de forma motivada las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, teniendo en cuenta la evolución, características y condicionamientos de la demanda de tránsito de contenedores, así como la situación de este mercado y la posición competitiva del puerto respecto al mismo.

En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá el valor de la bonificación y, en su caso, las condiciones de aplicación.

Para el cálculo de la bonificación a aplicar se estará a lo dispuesto en el artículo 7.a) de esta ley.

Esta bonificación es incompatible con las que puedan establecerse para el mismo tipo de tráfico con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 de este artículo.»

JUSTIFICACIÓN

Adaptarlo a la realidad de los puertos, suprimiendo las referencias a otros tráficos diferentes al tránsito y suprimiendo las referencias a las tasas al buque y a terminales.

En el caso de inicio de actividad, se modifican de uno a dos los años de datos estimados, ya que la propuesta de bonificaciones se elabora en base datos del año anterior al plan de empresa (año n-1), pero la aplicación de la bonificación es a partir de la publicación de la Ley de Presupuestos (año n+1), por lo que hace falta dos años.



ENMIENDA NÚM. 630

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar nuevos apartados al artículo 19 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 19. Bonificaciones.

(nuevo apartado) Cuando el objeto de una concesión sea una terminal de automóviles nuevos y en la concesión se disponga de una superficie adicional de almacena-

miento en base a inversiones ejecutadas por el concesionario mediante la construcción de almacenes verticales, superior a la propia superficie de terreno de la concesión, el importe de la bonificación será el 30 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.

(nuevo apartado) En las concesiones destinadas a terminales para la prestación del servicio portuario básico de manipulación y transporte de mercancías o a estación marítima para la prestación de servicios portuarios básicos al pasaje, se establece una bonificación del 50 por ciento de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario, cuando el concesionario ejecute obra civil correspondiente a pavimentación de explanada o construcción de edificaciones (edificios, tinglados, talleres, pasarelas, etc.), por un plazo de ejecución mínimo de tres meses y en una superficie mínima de 1.000 m².

Para obtener la bonificación será necesario que el concesionario lo solicite antes de la finalización de las obras y se cumplan los siguientes requisitos:

— Que en la superficie sobre la que se ejecuten las obras no tenga lugar actividad de explotación alguna por la que el concesionario pueda obtener algún beneficio económico.

— Que las obras se correspondan con un proyecto aprobado por la Autoridad Portuaria.

— Que el concesionario esté al corriente de sus obligaciones concesionales, en especial las relativas a compromisos de inversión, abono de tasas portuarias, y en su caso compromisos de política comercial.

— Que el concesionario no se halle en situación de impago de tasas, tal como se define esa situación en el segundo párrafo del apartado 3 del artículo 18 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, ni tenga incoado expediente sancionador o de caducidad de la concesión o suspensión o extinción de la licencia.

La bonificación únicamente podrá aplicarse a la liquidación de la tasa de ocupación privativa correspondiente a la superficie sobre la que se realizan las obras y durante el periodo de ejecución de las mismas.

La bonificación, una vez otorgada, tendrá efectos retroactivos al inicio de las obras, con el límite de hasta el día 1 de enero del año de solicitud de la misma.

Se extinguirá en la fecha de finalización de las obras aprobada por la Autoridad Portuaria al aprobar un proyecto o sus modificaciones. Si las obras finalizaran antes del plazo previsto, la bonificación se extinguiría automáticamente en ese momento.»

JUSTIFICACIÓN

Incorporar dos nuevas bonificaciones a la tasa por ocupación: para terminales de vehículos con silos verti-

cales (30 por ciento de bonificación) y durante el periodo de ejecución de obras (50 por ciento).

ENMIENDA NÚM. 631

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el primer párrafo del apartado 2 artículo 20 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 20. Tasas de ayuda a la navegación

2. Son sujetos pasivos contribuyentes de esta tasa, con carácter solidario, el propietario del buque o embarcación de eslora superior a 12 metros, el naviero, y el capitán o patrón del buque o embarcación.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone la aplicación de las tasas portuarias a embarcaciones deportivas de eslora superior a doce metros, por corresponder a la eslora relativa al patrón de embarcaciones de recreo para la navegación de cómo máximo 12 millas de la costa.

ENMIENDA NÚM. 632

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar la letra b), c), d) y e) del apartado 4 artículo 20 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 20. Tasas de ayuda a la navegación.

b) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de altura o gran altura:

b.1) En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto del número de GT del buque o embarcación por la cuantía básica (A) en cada año natural,

b.2) En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con b.1), con validez para un período de treinta días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.

c) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de bajura o litoral:

c.1) En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto del número de GT del buque o embarcación por la cuantía básica (A) por el coeficiente 50 en cada año natural.

c.2) En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con c.1), con validez para un período de treinta días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.

d) A los buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a 9 metros si su propulsión es el motor y 12 metros si su sistema de propulsión es la vela, que deban estar provistas de licencia de navegación o rol de despacho o dotación de buques:

d.1) En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de la cuantía básica (A) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 16.

d.2) En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con d.1), con validez para un período de treinta días.

d.3) Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.

e) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a 9 metros si su propulsión es el motor y 12 metros si su sistema de propulsión es la vela, que deban estar provistas de licencia de navegación, o rol de despacho o dotación de buques:

e.1) En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de la cuantía básica (A) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 40, en una sola vez y validez indefinida.

e.2) En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con e.1), con validez para un período de treinta días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.»

JUSTIFICACIÓN

Mejoras técnicas.

ENMIENDA NÚM. 633

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar la letra d) del apartado 4 artículo 20 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 20. Tasas de ayuda a la navegación.

d) A los buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a doce metros, que deban estar provistas de licencia de navegación o rol de despacho o dotación de buques: 4,00 euros por cada metro cuadrado resultante del producto de su eslora por su manga, por el período de inspección técnica obligatoria de la embarcación, salvo las embarcaciones que no tengan base en un puerto español, que será de 10,00 euros por cada metro cuadrado por embarcación.»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda técnica.

ENMIENDA NÚM. 634

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar la letra e) del apartado 4 artículo 20 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 20. Tasas de ayuda a la navegación.

e) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a doce metros, que deban estar previstas de licencia de navegación, o rol de despacho o dotación de buques: 10,00 euros por cada metro cuadrado resultante del producto de su eslora por su manga.»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda técnica.

ENMIENDA NÚM. 635**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de suprimir el párrafo segundo del apartado 3 artículo 22 del referido texto.

JUSTIFICACIÓN

Enmienda técnica.

ENMIENDA NÚM. 636**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el artículo 56 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

1. La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad.

2. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios y al desarrollo de actividades económicas en los puertos de interés general, en los términos establecidos en esta Ley.

3. Las Autoridades Portuarias favorecerán la libre competencia en el ámbito de los puertos que gestionan y adoptarán las medidas necesarias para ello, conforme a lo dispuesto en esta Ley.

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

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

Los servicios se clasifican en:

a) Servicios portuarios, que podrán ser generales o básicos.

- b) Servicios comerciales y otras actividades.
- c) Servicio de señalización marítima.»

JUSTIFICACIÓN

Mantener el actual redactado de la Ley 48/2003.

ENMIENDA NÚM. 637**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar la letra d) del apartado 2 del artículo 57 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 57. Concepto de servicios portuarios.

d) Servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el transbordo de mercancías, así como el tránsito de éstas de un buque a otro, mediando o no su depósito transitorio en el muelle.»

JUSTIFICACIÓN

El tránsito marítimo es servicio portuario básico ya que no deja de ser una operación subespecie de la del transbordo, realizada en el puerto, pero sin salir nunca de la zona de servicio del mismo. Pretender desvincular de la consideración de servicio público estas tareas de carga y descarga, rompería una práctica consuetudinaria y abriría un conflicto, ya que significaría detraer parte de la actividad que realizan los estibadores portuarios, con las consecuencias derivadas de ello.

ENMIENDA NÚM. 638**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar la letra d) del apartado 2 del artículo 57 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 57. Concepto de servicios portuarios.

d) Servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito

marítimo el transbordo de mercancías y las operaciones complementarias de transporte intraportuario.»

JUSTIFICACIÓN

Un concepto funcional de estiba y desestiba incluye cuantas tareas sean precisas para realizar la carga y descarga del barco, lo que incluye no sólo esta actividad en sentido estricto, sino también la preparación y movimiento previos o posteriores exigidos para garantizar la realización de la estiba y desestiba en condiciones de seguridad y de calidad. Por esta razón se incluyen las actividades de transporte horizontal dentro del servicio de estiba y desestiba de mercancías.

ENMIENDA NÚM. 639

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 4 del artículo 57 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 57. Concepto de servicios portuarios.

4. Asimismo, las Autoridades Portuarias prestarán servicios portuarios comunes, que son aquellos de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, necesarios para el cumplimiento de sus funciones, entre ellos, el servicio de vigilancia, seguridad y policía, que velará porque los servicios portuarios se presten de acuerdo con lo dispuesto en la normativa vigente.»

JUSTIFICACIÓN

De mejora técnica. Se precisa que entre los servicios comunes se encuentra el servicio de vigilancia, seguridad y policía portuaria, así como su función garante con respecto al resto de servicios portuarios.

ENMIENDA NÚM. 640

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 60 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 60. Pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios.

1. Las Autoridades Portuarias habrán de aprobar los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, previa audiencia de las organizaciones y asociaciones de operadores, de trabajadores y usuarios más representativas y representativas en el ámbito estatal cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego.

Previamente, la Autoridad Portuaria recabará informe de la Dirección General de Marina Mercante sobre los proyectos de pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios de practicaaje, remolque portuario y amarre y desamarre de buques, en lo que se refiere a la seguridad marítima, teniendo en este ámbito carácter vinculante. Este informe deberá emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación correspondiente, entendiéndose en sentido favorable si no fuera remitido en dicho plazo.

(Resto artículo igual).»

JUSTIFICACIÓN

De mejora. Se habilita la necesaria participación de las organizaciones empresariales y sindicales con mayor representatividad, o representativas en el sector. Téngase en cuenta que en el sector las organizaciones sindicales mayoritarias en España, tienen escasa representación sectorial. En tal sentido se aprobó la redacción del artículo 80 sobre el Comité de servicios portuarios básicos, de la Ley 48/2003, objeto de modificación.

ENMIENDA NÚM. 641

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar la letra j) del apartado 1 del artículo 60 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 60. Pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios.

j) Para el servicio de recepción de desechos generados por buques, se distinguirán las tarifas máximas que se abonarán por la Autoridad Portuaria a las empresas prestadoras por los servicios realizados, hasta los volúmenes máximos de desechos líquidos del anexo I y de desechos sólidos del anexo V, las tarifas máximas por servicios que excedan de los mismos o no estén incluidos, así como las correspondientes a los servicios de recepción de los anexos IV y VI del Convenio MARPOL 73/78.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 642

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar la letra j) del apartado 1 del artículo 60 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 60. pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios.

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.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 643

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el segundo párrafo del apartado 2 del artículo 60 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 60. pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios.

Asimismo, ... (igual) dos o más Autoridades Portuarias de ámbito territorial superior a la misma Comunidad Autónoma. En el caso de un mismo ámbito territorial, la autorización corresponderá al órgano competente

de la Administración de la Comunidad Autónoma, informando previamente a Puertos del Estado.»

JUSTIFICACIÓN

En similar sentido, el Ente Público de Puertos del Estado no debe centralizar la autorización de los acuerdos de cualquier naturaleza que puedan suscribirse por puertos adscritos a Autoridades Portuarias del ámbito territorial de una misma Comunidad Autónoma sino, en todo caso, emitir informe para la resolución por el órgano de la Administración Autonómica competente.

ENMIENDA NÚM. 644

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 61 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 61. Plazo del contrato de prestación.

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

- a) Servicio de practicaaje: diez años.
- b) Servicios técnico-náuticos:

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

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

- c.1) Sin inversión significativa: ocho años.
- c.2) Con inversión significativa en equipos y material móvil:

1.º Cuando el servicio requiera la ocupación privativa de dominio público portuario: quince años.

2.º En otro caso: diez años.

c.3) Con inversión significativa en obras e instalaciones fijas no incluidas en el número siguiente: treinta años.

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

d) Servicio de recepción de desechos generados por buques:

- d.1) Sin inversión significativa: ocho años.
- d.2) Con inversión significativa: doce años.»

JUSTIFICACIÓN

Mantener el redactado de la Ley 48/2003, que, entre otras cosas, ya fue discutido y consensuado por los destinatarios de la misma, sin que hayan variado las circunstancias que evidencien la necesidad del cambio propuesto en el nuevo artículo 61.

ENMIENDA NÚM. 645

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar los apartados 2 y 4 del artículo 62 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 62. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio portuario.

2. Cuando se limite el número de prestadores, las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán, previo informe de Puertos del Estado, el pliego de bases de cada concurso, que contendrá, al menos, la determinación del número máximo y un número mínimo de prestadores en cada puerto, los requisitos para participar en el mismo, el plazo máximo de la licencia, la información a facilitar por el solicitante y los criterios de adjudicación, que deberán ser objetivos y no discriminatorios. No se podrán exigir en el pliego de bases condiciones ni medios adicionales para la prestación del servicio a los establecidos en las prescripciones particulares.

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

Si el número de licencias otorgadas en el concurso fuera inferior al número máximo de licencias a otorgar, éstas podrán solicitarse en cualquier momento a la Autoridad Portuaria siempre que cumplan el pliego de bases del concurso, hasta que se alcance el número máximo de prestadores. La vigencia de dichas licencias será la misma que las otorgadas por concurso.

3. Tanto en el caso de que esté limitado como que no esté limitado el número de prestadores, cuando los prestadores del servicio con licencia otorgada no pudie-

ran atender conjuntamente con los medios que tengan adscritos al servicio, a juicio de la Autoridad Portuaria, la cobertura total de la demanda con los indicadores de calidad establecidos en las prescripciones particulares del servicio, la Autoridad Portuaria se lo comunicará a los titulares del servicio con el objeto de que tengan la posibilidad de poner medios adicionales a los exigidos por su licencia para cumplir dichos indicadores de calidad. Si persistiera esta situación, la Autoridad Portuaria considerará que existe insuficiencia de la iniciativa privada y se aplicará lo dispuesto para estos casos en el artículo 60.4 de esta Ley.

4. En el caso de las islas menores del archipiélago balear, los precios máximos de los servicios portuarios se determinaran desde Puertos del Estado y no por las Autoridades portuarias.»

JUSTIFICACIÓN

En los puertos pequeños tenemos que los servicios portuarios son mucho más caros que en grandes puertos debido a la falta de operadores o a la falta de trabajo diario, por lo que la Autoridad Portuaria limita completamente la competencia basta no gestionar los servicios directamente (tal y como marca la ley) la administración, traspasando el gasto al mercado y de rebote a la ciudadanía.

ENMIENDA NÚM. 646

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el artículo 63 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 63. Estaciones marítimas y terminales dedicadas a uso particular.

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

Las terminales de uso particular habrán de disponer de espacio en los muelles otorgados en concesión o autorización, y la planta o instalación estar ubicada en el interior de la zona de servicio del puerto, o bien estar conectada con los espacios concesionados mediante infraestructuras o instalaciones de transporte fijas y específicas, esto es, tubería, cinta transportadora, tra-

mos ferroviarios o de carretera con servicios que conecten específicamente la planta industrial con la terminal portuaria.

A los efectos de esta Ley, se entiende por terminal dedicada a uso particular aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías del titular de la misma, o de sus accionistas o partícipes, con control en la gestión de la terminal o del grupo de empresas al que pertenezcan, con influencia efectiva en la gestión o control de la terminal o del grupo de empresas al que pertenezca.

A los efectos previstos en este artículo se considerará que existe grupo empresarial en los supuestos a los que se refiere el artículo 40 de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores.

2. Los contratos para la prestación de los servicios portuarios que estén restringidos al ámbito físico de una estación marítima o terminal dedicadas a uso particular se ajustarán a los requisitos establecidos en los pliegos de prescripciones particulares, con la excepción de las cláusulas referidas a cobertura universal, estructura tarifaria y tarifas máximas y obligaciones relativas a continuidad y regularidad en función de la demanda del puerto. En estos casos, el titular del contrato de prestación del servicio portuario no tendrá que ser necesariamente el titular de la autorización o concesión. En todo caso, los trabajadores deberán cumplir el requisito del artículo 73.5 en aquellos servicios de manipulación de mercancías.»

JUSTIFICACIÓN

Mantener la definición que sobre grupo de empresas figuraba en el artículo 68, último párrafo, del apartado 3 de la Ley 48/2003, y que de otra parte recoge tal precisión una jurisprudencia consolidada de nuestro Tribunal Supremo.

ENMIENDA NÚM. 647

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el artículo 63 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 63. Estaciones marítimas y terminales dedicadas a uso particular.

1. A los efectos previsto en esta Ley, se entenderá por estación marítima dedicada a uso particular aquella

no abierta al tráfico comercial general, en la que se presten servicios al pasaje transportado en buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en el título concesional.

2. Se entienda por terminal dedicada a uso particular aquella no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías del titular de la misma, o de sus accionistas o partícipes, con control en la gestión de la terminal o del grupo de empresas al que pertenezca.

En concreto, tendrá la consideración de terminal dedicada a uso particular, aquella otorgada en concesión al titular de una planta de transformación o instalación industrial o a una empresa de su mismo grupo empresarial, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías directa y exclusivamente vinculadas con la referidas planta o instalación de procesamiento industrial, y esté expresamente identificada en el título concesional. Las mencionadas terminales habrán de disponer de atraque otorgado en concesión o autorización y la planta o instalación estar ubicada en el interior de la zona de servicios del puerto, o bien estar conectada con los espacios concesionados mediante instalaciones de transporte fijas específicas y exclusivas, esto es, tubería, cinca o infraestructuras ferroviarias de utilización exclusiva de origen a destino.

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

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

4. Los contratos para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación de mercancías estén restringidos al ámbito físico de una estación marítima o terminal dedicada a uso particular no incluirán las cláusulas referidas a cobertura universal. En estos casos, el titular del contrato de prestación del servicio portuario no tendrá que ser necesariamente el titular de la autorización o concesión.

5. En todos los puertos de interés general los contratos para la prestación de servicios en régimen de estación marítima y terminal dedicada a uso particular quedarán supeditados a la existencia, como mínimo, de un prestador de servicios portuarios abierto al tráfico general con capacidad suficiente para asegurar la regularidad y continuidad del servicio, en condiciones de seguridad y calidad, con independencia de la entrada de esos nuevos prestadores.»

JUSTIFICACIÓN

El texto propuesto fue el acordado por Puertos del Estado con la asociación de empresas estibadoras y consignatarias (Anesco) y con el sindicato mayoritario

en el sector (Coordinadora) el 30 de septiembre de 2005.

La finalidad de la enmienda pretende que el modelo de gestión indirecta de los servicios sea compatible con la inexistencia de oligopolios en los que sólo puedan entrar quienes ya están asentados, como parece resultar del proyecto de ley. Esta fórmula debe ser compensada con la reserva de un mínimo de espacio portuario y de operadores que aseguren el uso público, lo contrario choca frontalmente con la libertad de prestación de servicios, la libertad de acceso a los servicios portuarios y la libre competencia que se predica en los objetivos del proyecto; y, además, pugna con el dominio público del puerto por afectación a un uso general.

ENMIENDA NÚM. 648

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el artículo 65 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 65. Régimen de incompatibilidades.

1. Cuando una empresa ostente una cuota de mercado superior al 60 por ciento de la actividad relacionada con la prestación de un mismo servicio portuario, o que alcance dicho porcentaje a través de empresas en las que disponga de control efectivo, ninguna persona física o jurídica que disponga de control efectivo en la gestión de la misma, podrá tener participación en la gestión de otra empresa que preste o vaya a prestar el mismo servicio portuario en el mismo puerto.

Asimismo, en el caso de sociedades mercantiles, se presume que existe influencia efectiva en la gestión o control de una entidad, cuando la participación directa o indirecta en el capital o en otros valores que confieran derechos políticos iguale o supere la proporción del 25 por ciento.

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

3. A efectos de que pueda comprobarse el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente artículo, las empresas autorizadas para la prestación de servicios portuarios estarán obligadas a comunicar a

las Autoridades Portuarias cualquier cambio significativo de su composición accionarial.

4. El titular de un contrato para la prestación de un servicio portuario de practica je no podrá participar, por sí mismo o a través de personas físicas o jurídicas interpuestas, en el capital o en la gestión de empresas autorizadas para la prestación de cualquier otro servicio técnico-náutico en el mismo puerto.»

JUSTIFICACIÓN

Mantener el actual redactado de la Ley 48/2003.

ENMIENDA NÚM. 649

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de suprimir el artículo 67 del referido texto.

JUSTIFICACIÓN

El nivel de relaciones existentes, así como la habitualidad de éstas entre sindicatos y patronales y con las propias Administraciones portuarias, pueden convertir en innecesario la creación de este ente, además de que es posible que suponga aumento de los gastos y de las gestiones administrativas y burocráticas innecesarias, siendo más que suficiente las medidas y cauces ya creados para que se estudie y analicen las condiciones de competitividad existentes.

ENMIENDA NÚM. 650

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 1 del artículo 67 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 67. Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios.

1. Se crea un observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios adscrito a Puertos del Estado, con la finalidad de analizar las condiciones de

competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones.

Por Orden del Ministerio de Fomento se establecerá la composición y funcionamiento del observatorio permanente, garantizando la presencia de Autoridades Portuarias, de las Administraciones de las Comunidades Autónomas en las que estén radicados puertos de interés general y organizaciones representativas a nivel nacional de los prestadores, trabajadores y usuarios de servicios portuarios.»

JUSTIFICACIÓN

Se mantiene el texto vigente en el artículo 79 de la Ley 48/2003. De tal forma que la ley indica las entidades que necesariamente deberán integrar el observatorio.

ENMIENDA NÚM. 651

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de suprimir el artículo 68 del referido texto.

JUSTIFICACIÓN

El nivel de relaciones existentes, así como la habitualidad de éstas entre sindicatos y patronales y con las propias Administraciones portuarias, pueden convertir en innecesario la creación de este ente, además de que es posible que suponga aumento de los gastos y de las gestiones administrativas y burocráticas innecesarias, siendo más que suficiente las medidas y cauces ya creados para que se estudie y analicen las condiciones de competitividad existentes.

ENMIENDA NÚM. 652

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el artículo 68 del referido texto.

«Artículo 68. Comité de servicios portuarios.

En el Consejo de Navegación y Puerto... (igual), organizaciones sectoriales de trabajadores y de presta-

dores de servicios más representativas y representativas de ámbito nacional. La Autoridad Portuaria ... (resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

La condición de organización más representativa es atribuida legalmente a quienes ostenta un nivel determinado en el ámbito nacional o de una determinada Comunidad Autónoma. Sin embargo, en la realidad de los puertos las organizaciones que ostentan mayor número de representantes elegidos no son, en todos los casos, las catalogadas como «más representativas», sino otras que tienen la condición de «representativas» en el sector.

ENMIENDA NÚM. 653

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar la letra c) del apartado 1 del artículo 73 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 73. Definición y ámbito del servicio de manipulación de mercancías.

c) La actividad de transbordo comprende la desestiba en el primer buque, la transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro y la estiba en el segundo buque, así como el tránsito marítimo.»

JUSTIFICACIÓN

El tránsito marítimo es servicio portuario básico y por ello este artículo 73.1.c) debería ampliar la definición de transbordo al tránsito marítimo cuando medie el depósito transitorio en el muelle.

ENMIENDA NÚM. 654

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el artículo 73 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 73. Definición y ámbito del servicio de manipulación de mercancías.

1. Se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga, transbordo y transporte intraportuario de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte.

- a) (Igual.)
- b) (Igual.)
- c) (Igual.)

d) El transporte intraportuario comprende el gruaje de mercancías, almacenamiento en lugar no cerrado, la preparación de la carga para su estiba o reparto, la entrega y recepción y la remoción de mercancías.

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

a) Los bienes propiedad de las Autoridades Portuarias, siempre que la manipulación de los mismos se realice por sus propios medios.

b) Las cartas, tarjetas, paquetes postales y otros bienes que sean objeto de los servicios reservados al prestador del servicio postal universal.

c) La pesca fresca, el bacalao verde y sus productos elaborados a bordo cuando sea realizada por la tripulación del buque.

d) Los residuos de carga procedentes de los buques.

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

a) El manejo de medios mecánicos propiedad de la Autoridad Portuaria y la manipulación de mercancías del Ministerio de Defensa, salvo que en el servicio se realice por una empresa titular de un contrato para la prestación del servicio de manipulación de mercancías.

b) El manejo de grúas automóbiles que no estén permanentemente adscritas a operaciones de manipulación portuaria y sean conducidas por su personal habitual, siempre que ningún operador autorizado disponga de las mismas y no exista en el puerto personal habilitado para su manipulación.

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

d) La conducción, enganche y desenganche de cabezas tractoras que embarquen o desembarquen remolques, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio hasta su embarque, o desde el barco hasta fuera de la mencionada zona.

e) La conducción de vehículos de todo tipo que transporten mercancías hasta pie de grúa o de instalación de carga, en operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a barco, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio.

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

f) Las labores complementarias de sujeción y trincado cuando sean realizadas por las tripulaciones de los buques.

g) Las operaciones de carga, descarga y transbordo para el avituallamiento, salvo que se realice por medio de empresa prestadora del servicio de manipulación de mercancías. Asimismo, las operaciones de carga, descarga y transbordo para el aprovisionamiento de buques cuando no se precise emplear medios de carga adscritos permanentemente a operaciones de manipulación portuaria, así como la carga o descarga de las piezas y repuestos para la reparación del buque y la maquinaria y herramientas precisas para dichos trabajos.

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

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

i) Las operaciones que se realicen en instalaciones portuarias en régimen de concesión o autorización, cuando dichas instalaciones estén directamente relacionadas con plantas de transformación, instalaciones de procesamiento industrial o envasado de mercancías propias que se muevan por dichos terminales marítimos de acuerdo con su objeto concesional, salvo que se realicen por una empresa estibadora. Las mencionadas instalaciones habrán de disponer de atraque otorgado en concesión o autorización, y las plantas o instalaciones estar ubicadas en el interior de la zona de servicio del puerto, o bien conectada con los espacios concesionados mediante instalaciones de transporte fijas, específicas y exclusivas, esto es, tubería, cinta o infraestructuras ferroviarias de utilización exclusiva de origen a destino.

Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías que sean realizadas en concesión o autorización en las condiciones indicadas en el párrafo anterior deberán ser realizadas con trabajadores que cumplan los requisitos de formación exigidos por el apartado cinco del presente artículo, sin que sea exigible la participación de la empresa por cuya cuenta presten sus servicios los trabajadores en el capital de la Agrupación Portuaria de Interés Económico (APIE).

4. La Autoridad Portuaria podrá autorizar al naviero o armador el manejo de medios de carga y descarga propios del buque por personal de su tripulación, una vez se acredite, mediante la presentación de los oportunos certificados de la autoridades competentes, la idoneidad de los medios técnicos empleados y la cualificación del personal que los maneje, particularmente en materia de prevención de riesgos laborales, que deberán ser equivalentes a los requisitos exigidos a los prestadores de esos servicios portuarios, incluyendo la necesaria habilitación de su personal. La Autoridad Portuaria podrá imponer las condiciones necesarias a fin de que se garantice la realización de la operación en condiciones de seguridad y calidad ambiental.

En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarbolan el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorándum de París o descrito como de alto o muy alto riesgo en la citada lista.

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

5. Con el objeto de garantizar la profesionalidad y adecuada cualificación del personal que intervenga en las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías, independientemente del régimen laboral aplicable a las mismas, serán realizadas por los trabajadores que acrediten haber obtenido la correspondiente habilitación profesional.»

JUSTIFICACIÓN

Mejoras técnicas.

ENMIENDA NÚM. 655

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 74 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

2. En cada puerto de interés general existirá una entidad que tendrá por objeto la puesta a disposición de las empresas estibadoras de personal portuario para atender, en régimen diario, las actividades comprendidas en el servicio de manipulación de mercancías, con el fin de asegurar la regularidad y continuidad necesarias para su prestación. Esta entidad adoptará la forma de Agrupación Portuaria de Interés Económico, establecida en la disposición adicional sexta.»

JUSTIFICACIÓN

No se comprende la posible concurrencia en los puertos españoles de, por una parte, las Sociedades Estatales de Estiba, de mayoría pública, semejantes a las existentes con anterioridad a la Ley 48/2003 y, por otra parte, las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIEs), sociedades de capital exclusivamente privado y creadas por la Ley 48/2003 para sustituir a las Sociedades Estatales de Estiba, por lo que únicamente deben de existir las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIEs).

ENMIENDA NÚM. 656

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 2 del artículo 74 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

2. En cada puerto de interés general existirá una entidad que tendrá por objeto la puesta a disposición de las empresas estibadoras de personal portuario para atender, en régimen diario y, en su caso, en el que se convenga por convenio colectivo, las actividades comprendidas en el servicio de manipulación de mercancías, con el fin de asegurar la profesionalidad de los trabajadores y la regularidad y continuidad necesarias para su prestación. Esta entidad adoptará la forma de Agrupación Portuaria de Interés Económico, establecida en la disposición adicional sexta.»

JUSTIFICACIÓN

Se habilita a la autonomía de la voluntad de las partes para que, por convenio colectivo, se amplíe la duración del régimen de adscripción de trabajadores a las empresas estibadoras por períodos superiores. Además del mandado constitucional en tal sentido, el análisis de la experiencia práctica en el sector permite constatar que la negociación colectiva ha resultado ser el instrumento más estable y menos conflictivo en la ordenación laboral del régimen de trabajo.

ENMIENDA NÚM. 657

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de suprimir el artículo 75 del referido texto.

JUSTIFICACIÓN

En consonancia con lo establecido en el artículo 74, en el que únicamente existen Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, la regulación de las sociedades de Estiba carece de lógica, ya que éstas han de, obligatoriamente y conforme a la disposición adicional sexta, transformarse en Apies.

ENMIENDA NÚM. 658

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el artículo 75 del referido texto.

«Artículo 75. Agrupaciones Portuarias de Interés Económico.

1. Las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico tendrán por objeto garantizar la regularidad, continuidad, seguridad y calidad, en la prestación del servicio de manipulación de mercancías en los Puertos, a cuyo efecto suministrarán personal portuario con habilitación profesional, para atender las actividades comprendidas en el citado servicio, que no pueda ser realizado por los trabajadores de las empresas estiba-

das. Asimismo, las agrupaciones portuarias de interés económico podrán suministrar personal para desarrollar actividades complementarias del servicio de manipulación de mercancías a los accionistas que, debidamente autorizados, las realicen. Igualmente será objeto de estas agrupaciones la formación continua de los trabajadores que garantice la profesionalidad en el desarrollo de las tareas portuarias, a cuyo efecto los socios vendrán obligados a colaborar con la Agrupación facilitando los medios que sean necesarios.

2. Las Agrupaciones portuarias de interés económico tendrán personalidad jurídica, carácter mercantil y se regirán por lo dispuesto en esta Ley y supletoriamente por la Ley 12/1991, de 29 de abril (RCL 1991, 1149), de Agrupaciones de Interés Económico.

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

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

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

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

El ingreso de un nuevo accionista obligará a que los ya incorporados a la Agrupación Portuaria de Interés Económico procedan a realizar, a favor de aquél, enajenaciones forzosas de acciones con el mismo criterio de proporcionalidad establecido en el párrafo anterior.

5. Cada Agrupación Portuaria de Interés Económico se financiará con la aportación inicial que fijen sus estatutos para las empresas que inicialmente la constituyan o se incorporen con posterioridad, así como con las aportaciones de las empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, como contraprestación por la utilización, en régimen laboral especial, de los servicios de personal perteneciente a la plantilla de la sociedad, así como con las aportaciones

que se acuerden a cargo de las empresas prestadoras en proporción al número de trabajadores que empleen en relación laboral común, sin que como consecuencia de estas aportaciones el coste de estos trabajadores sea superior al de los trabajadores en relación laboral especial. El precio unitario de los servicios de prestación de personal se determinará por el Consejo de Administración de la Agrupación de forma que se cumpla el objetivo de equilibrio presupuestario anual.

Las ampliaciones de capital de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico requerirán la aprobación del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en los términos previstos en el artículo 37.1.q) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

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

En el caso de que alguno de los socios no hiciera frente al pago de las cuotas conforme los apartados anteriores en el plazo señalado al efecto por el órgano de administración de la Agrupación, éste podrá:

a) Reclamar por vía ordinaria el cumplimiento de esta obligación, con abono del interés legal y de los daños y perjuicios causados por morosidad.

b) Suspender la puesta a disposición al socio moroso del personal de la Agrupación hasta que se encuentre al corriente de las cuotas devengadas y no satisfechas más los intereses y gastos devengados. Ello no habilitará al socio moroso para poder realizar labores de carga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías o labores complementarias con cualquier otro personal que sea ajeno a la propia plantilla del socio moroso.

c) En caso de incumplimiento reiterado podrá, además, solicitar de la Autoridad Portuaria la extinción de la licencia por incumplimiento del titular de sus obligaciones para con la Agrupación.

6. Adopción de acuerdo. Asamblea de socios. El número de votos atribuido a cada socio será proporcional a su participación en el capital social y se fijará en la escritura de transformación de la Agrupación. La Asamblea de socios adoptará los acuerdos por unanimidad de todos los socios en aquellas cuestiones a las que se refiere el artículo 10, párrafo 2, de la Ley 12/1991, de 29 de abril. Se exceptúa lo relativo al objeto de la agrupación, que no podrá ser modificado.

Dichos acuerdos deberán respetar en todo caso los criterios previstos en esta Ley.

Para la válida constitución de la Asamblea de socios para deliberar sobre cuestiones no comprendidas en el

apartado anterior, será necesaria la asistencia, presentes o representados, de socios que ostenten, al menos, el 50 por ciento del capital social. Los acuerdos se adoptarán por mayoría de votos de socios asistentes, presentes o representados, siempre que dicha mayoría represente, al menos, el 50 por ciento del capital social y hayan contratado al menos un 60 por ciento de la actividad de la Agrupación del año natural anterior. A estos efectos, se entiende por actividad el grado de utilización de la plantilla por cada uno de los socios, medido por volumen de facturación. La escritura de transformación podrá fijar quórum superiores de constitución y votación.

En el supuesto de que un socio ostente más del 50 por ciento del capital social, los acuerdos a los que se refiere en apartado anterior requerirán, además, la concurrencia de la voluntad de otro socio o, en su caso, la aprobación de la Autoridad Portuaria.

7. Órgano de administración. La Agrupación Portuaria de Interés Económico se regirá por un Consejo de Administración. La escritura de transformación determinará la composición de dicho órgano.

8. La contratación de personal se acordará por el Consejo de Administración de la Agrupación Portuaria de Interés Económico de acuerdo con sus estatutos.

9. Podrán ser impugnados los acuerdos de la Asamblea de Socios o del Consejo de Administración, que sean contrarios a la Ley, atenten contra la libre competencia, se opongan a la escritura de constitución, o lesionen en beneficio de uno o varios socios, o de terceros, los intereses de la agrupación.

Serán nulos los acuerdos contrarios a la Ley. Los demás acuerdos serán anulables.

La acción de impugnación de los acuerdos nulos o anulables deberá ejercitarse dentro del plazo de caducidad fijada en la LSA.

Estarán legitimados para la impugnación de los acuerdos nulos y anulables todos los socios, los administradores, la Autoridad Portuaria en que la agrupación ejerza su actividad, y cualquier tercero que acredite interés legítimo.

Los acuerdos relativos a la prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, que resulten gravemente dañinos para el interés general del puerto, o que perjudiquen a la libre competencia entre los prestadores del servicio, podrán ser suspendidos por el Presidente de la Autoridad Portuaria, por propia iniciativa o a instancia de los socios que representen al menos el 5 por ciento del capital social, debiendo proceder, en el plazo de veinte días a contar desde la adopción de tal medida, a la impugnación del acuerdo suspendido, con expresa solicitud de ratificación de la medida cautelar adoptada. Si no se procediera a la impugnación del acuerdo en el plazo señalado, el acuerdo de suspensión quedará sin efecto.

El acuerdo de suspensión producirá efectos desde la fecha en que se adopte, y hasta que el órgano jurisdiccional civil se pronuncie sobre la procedencia de la

medida cautelar adoptada. Caso de no procederse a la impugnación en el plazo señalado, el acuerdo de suspensión quedará igualmente sin efectos.

Para la impugnación de los acuerdos sociales se seguirán los trámites previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

10. Obligaciones de información. Las agrupaciones deberán aportar a la Autoridad Portuaria la información que precisen para el cumplimiento de sus fines y les sea requerida al efecto y, en particular, las interesadas por el Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios básicos.

A efectos informativos y en garantía del cumplimiento de las obligaciones indicadas en el apartado 1 de este artículo, la Autoridad Portuaria competente tendrá derecho de asistencia a las Asambleas de socios y Consejo de Administración de la APIE, recayendo en el Presidente del Consejo de Administración la obligación de convocar en igual plazo y forma que a los socios y consejeros de la Agrupación. Asimismo, la Autoridad Portuaria tendrá derecho a recibir la documentación entregada a los socios.

11. Ingreso de nuevos socios. La obtención del correspondiente contrato con la Autoridad Portuaria para la prestación del servicio de manipulación de mercancías, con las excepciones previstas en la Ley, obligará al titular de la misma a incorporarse como nuevo socio a la Agrupación, y a los socios ya incorporados, a que procedan a realizar, a favor de aquél, la enajenación de la participación que corresponda.

La participación será fijada por la asamblea de socios de la Agrupación en un plazo máximo de quince días desde que la Autoridad Portuaria le comunique la obtención de la correspondiente licencia, reajustándose proporcionalmente la participación del resto de los socios.

Si la asamblea de socios de la Agrupación no adoptara acuerdo alguno en el citado plazo, el socio, además de los derechos que legalmente le correspondan, podrá solicitar y obtener la cesión de la mano de obra del personal portuario de la Agrupación que necesite para el cumplimiento de sus fines.

12. Extinción de licencias. Será causa de resolución del contrato de prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, además de las establecidas en la Ley o fijadas en el otorgamiento del propio contrato, el incumplimiento reiterado del pago de las cuotas a que esté obligado cada uno de los socios, previa audiencia del interesado.

13. Separación de socio. No podrá separarse de la agrupación ningún socio en tanto sea titular de un contrato de gestión indirecta del servicio de manipulación de mercancías o de integración del servicio, salvo cuando la ley establezca expresamente la inexistencia de tal obligación legal.

14. Pérdida de la condición de socio. La extinción del contrato de prestación o de integración del servicio

de manipulación de mercancías, por cualquiera de los motivos legalmente establecidos, será causa de pérdida de la condición de socio.

La pérdida de la condición de uno de los socios dará lugar a la adquisición forzosa de su participación por los restantes proporcionalmente a su participación en el capital social.

15. Arbitraje. Para resolver los conflictos que pudieran surgir entre los socios y la APIE, bien en el ejercicio del objeto o actividad social, o bien en la interpretación o aplicación de los Estatutos o de los acuerdos sociales adoptados, las partes se podrán someter voluntariamente a arbitraje de equidad.

En tal caso, el arbitraje se producirá en la sede de la Autoridad Portuaria conforme a lo dispuesto en la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, mediante el nombramiento de un árbitro por cada una de las partes en conflicto y un tercero arbitro designado por la Autoridad Portuaria. Este último actuará como Presidente con facultad dirimente en caso de empate.»

JUSTIFICACIÓN

Se mantiene la regulación vigente en lo referente a la constitución de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico que, de esa forma, asumen la plena responsabilidad empresarial en la relación laboral con los estibadores portuarios y la totalidad de los costes del personal, correspondiendo a las mismas la adecuación de la dimensión de la plantilla a las necesidades operativas del servicio de manipulación de mercancías asignado por gestión indirecta.

Se incorpora en el número 1 las obligaciones de servicio público en la garantía de la profesionalidad de los trabajadores y la consiguiente formación profesional.

Asimismo, se incorpora en el número 5 el régimen de financiación el acuerdo adoptado por el organismo Puertos del Estado con Anesco y Coordinadora el 30 de septiembre de 2005.

También se instrumenta para la intervención de la Autoridad Portuaria en supuestos de riesgo de monopolio o control de un socio (último párrafo del apartado 6).

En tal sentido, se regula el derecho de información de la Autoridad Portuaria mediante la facultad de asistir a las reuniones de la Asamblea y del Consejo. Asimismo, mantiene las competencias que le corresponde como administración portuaria en la ordenación del servicio de manipulación de mercancía ejercida por medio de las condiciones de los pliegos de condiciones generales y particulares del servicio y las derivadas con contrato suscrito. (número 10).

Por último, se incorpora la experiencia positiva de algunas APIES ya constituidas sobre la utilización del sistema arbitral para resolver discrepancias entre los socios y las Agrupaciones, de forma que se incorpora a

la Autoridad Portuaria en la solución de los conflictos en garantía de la prestación continuidad y de calidad del servicio básico de manipulación de mercancías (apartado 15).

ENMIENDA NÚM. 659

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el artículo 76 del referido texto.

«Artículo 76. Contratación de los trabajadores de estiba.

1. La relación laboral de los trabajadores de estiba se realizará con las entidades de puesta a disposición de personal portuario señaladas en el artículo 74.2. Asimismo, las empresas prestadoras del servicio portuario de manipulación de mercancía, podrán incorporar a sus plantillas en régimen de relación laboral común trabajadores de estiba. La relación indicada en el primer supuesto la consideración de relación laboral de carácter especial.

2. Cuando un trabajador procedente de la entidad de puesta a disposición de personal portuario establezca relación laboral común con una empresa estibadora, la relación laboral especial con dicha entidad de puesta a disposición quedará suspendida, teniendo el trabajador la opción de reanudar esta relación especial de origen si se extingue la relación laboral común por causas económicas, tecnológicas u organizativas y por despido disciplinario declarado improcedente, si la empresa no opta por la readmisión. Asimismo, podrá restablecerse la relación laboral especial por mutuo acuerdo entre el trabajador y la empresa si se han prestado al menos seis meses de trabajo efectivo, salvo que se pacte otra duración mínima, en su caso, en la negociación colectiva de ámbito estatal, que en ningún caso será inferior a un mes. La opción de reanudación de la relación laboral especial no existirá en los supuestos de extinción de la relación laboral común por dimisión del trabajador o por despido disciplinario declarado procedente. En los supuestos en que la relación laboral común establecida con una empresa estibadora lo sea bajo la modalidad de contrato a tiempo parcial no se producirá la suspensión regulada en el párrafo anterior a tiempo completo, continuando produciendo efectos la relación laboral especial, que quedará novada en la modalidad de contrato a tiempo parcial.

3. Las empresas estibadoras podrán contratar directamente trabajadores en relación laboral común de las especialidades y cualificación que necesiten, proce-

dentos de las entidades de puesta a disposición de personal portuario, a través de ofertas nominativas o nominadas. De no existir en las citadas entidades de puesta a disposición de personal portuario el personal adecuado y en número suficiente, las contrataciones necesarias serán realizadas por dichas entidades de puesta a disposición de entre los trabajadores que cumplan los requisitos establecidos en el 73.5 hasta alcanzar el tamaño de la plantilla óptima aprobado por su Consejo de Administración.

4. Las empresas estibadoras integradas en las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico podrán acreditar la plena disposición del número de trabajadores cualificados para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías exigidos en el pliego de prescripciones particulares, mediante su participación en el capital social en el porcentaje equivalente de la plantilla de la Agrupación.»

JUSTIFICACIÓN

En el número 1, se regula con mayor precisión el régimen de contratación de trabajadores de la estiba incorporando la regulación del RDL 2/1986 (derogado en el Proyecto de Ley) en cuanto establece el mandato de contratación preferente de los trabajadores de la plantilla de las transformadas Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba, S. A. Se mantiene la regulación del proyecto, esto es, la eventual incorporación de los trabajadores de estiba a la plantilla de la empresa en régimen de relación laboral común.

En el número 2, se incorpora la redacción acordada por Puertos del Estado con Anesco y Coordinadora en el documento suscrito en 2005.

En el número 3, se suprime la exigencia de contratación de trabajadores en régimen de relación laboral común por cuanto han asumido las obligaciones económicas del 100 por ciento de la plantilla de la Agrupación personal y mancomunadamente, y las obligaciones empresariales con carácter subsidiario de la Agrupación (disposición adicional sexta, 4, de la Ley 48/2003).

ENMIENDA NÚM. 660

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el primer párrafo del apartado 6 del artículo 77 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

6. Con la finalidad de contribuir a garantizar la regularidad y continuidad en la prestación del servicio, las entidades de puesta a disposición de personal portuario deberán proporcionar con carácter temporal a las empresas estibadoras los trabajadores pertenecientes a su plantilla que las empresas estibadoras demanden para el desarrollo de las tareas que no puedan ser cubiertas por el personal propio de cada empresa. Los trabajadores que pasen a realizar estas tareas lo harán mediante el sistema de rotación, que se realizará por grupo y especialidad.»

JUSTIFICACIÓN

El sistema de rotación se debe hacer por grupo y especialidad. Ello se justifica en que el Convenio Colectivo establece una estructura profesional en grupos, lo que no obsta para que también imponga movilidad y polivalencia en el seno de sus grupos y más allá de éstos, siempre y cuando dispongan de la idoneidad necesaria.

ENMIENDA NÚM. 661

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el artículo 79 del referido texto.

Redacción que se propone:

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

Este servicio se realizará por las entidades referidas en el artículo 74, salvo que no puedan ofertar precios comprendidos en las tarifas máximas aprobadas. Dichas tarifas máximas, a los efectos de este artículo, se fijarán por la Autoridad Portuaria. En este supuesto, podrá prestar el servicio una empresa no integrada en la entidad de puesta a disposición de personal portuario, la cual deberá cumplir con las condiciones que se establezcan en el correspondiente contrato de gestión que suscriba con la Autoridad Portuaria y sujetarse a los pliegos de prescripciones particulares.

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

JUSTIFICACIÓN

Se ha suprimido el supuesto en que las empresas estibadoras «no puedan estar en condiciones de prestar el servicio de manipulación de la mercancía en el momento en el que el barco esté preparado para recibir el servicio».

Estas actividades son servicio portuario de manipulación de mercancías, por lo que creemos que lo lógico es que las mismas las realicen empresas estibadoras con trabajadores estibadores. Únicamente en el caso de que no pudieran ofertar precios comprendidos en las tarifas máximas aprobadas podrían hacerlas otras empresas.

ENMIENDA NÚM. 662

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 8 del artículo 80 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

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

Tamaño buque Registro bruto	Volumen máximo de desechos líquidos Marpol I sin coste adicional
(GT)	M3
0-1.000	25
1.001-5.000	30
5.001-10.000	35
10.001-15.000	40
15.001-20.000	45
20.001-25.000	50
25.001-30.000	55
30.001-35.000	60
35.001-40.001-	65

Tamaño buque Registro bruto	Volumen máximo de desechos líquidos Marpol I sin coste adicional
40.001-50.000	70
50.001-60.000	75
60.001-70.000	80
70.001-80.000	85
80.001-90.000	90
90.001-100.000	95
> 100.000	100

Por el abono de la citada tarifa fija, en el caso de que el buque haga uso del servicio de recogida, tendrá derecho a descargar:

a) Un volumen máximo de desechos líquidos del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78, sin coste adicional alguno, de acuerdo con la tabla anterior.

b) Un volumen máximo de desechos sólidos del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78, de 4 m³ para buques de hasta 50.000 GT y de 8 m³ para los de más de 50.000 GT, por día de estancia, sin coste adicional alguno.

Para cada uno de los rangos de arqueo de buques indicados anteriormente, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe se fijará para cada Autoridad Portuaria la tarifa fija correspondiente, o bien el precio por metro cúbico por grupos de arqueo para los desechos correspondientes a los Anexos I y V del Convenio MARPOL 73/78; este importe se aplicará a los correspondientes volúmenes máximos para obtener la tarifa fija resultante de cada tramo de arqueo; dichas cantidades se determinarán en función de los costes de recepción de los citados desechos, así como de los de tratamiento y eliminación, tras su análisis en el Plan de Empresa correspondiente, así como en el importe de las bonificaciones previsibles.

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

Los volúmenes adicionales de desechos correspondientes a los Anexos I y V de MARPOL 73/78, que se descarguen por encima de los citados en el apartado anterior, serán abonados por los usuarios a las empresas prestadoras de acuerdo con la tarifas máximas aprobadas a las mismas por las Autoridades Portuarias.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 663

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 9 del artículo 80 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

9. El pago de estas tarifas fijas es obligatorio para todos los buques que hagan escala en el puerto.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 664

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 12 del artículo 80 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

12. Estarán exentos del pago de la tarifa fija, sin perjuicio de que satisfagan la tarifa adicional por el volumen de desechos que efectivamente entreguen al prestador del servicio:

a) Los buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Estado de la Unión Europea o estando a su servicio sólo prestan servicios gubernamentales de carácter no comercial.

b) Las embarcaciones de pesca fresca.

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

d) Los buques con destino a terminales y otras instalaciones que dispongan de medios para la recepción y el tratamiento de los desechos generados por los mismos, ajustados a las normas aprobadas por las Administraciones competentes, cuando se garantice ante la Autoridad Portuaria su entrega en las citadas terminales o instalaciones:

a) Los buques que acrediten ante la Autoridad Portuaria que han utilizado este servicio en un puerto

de interés general de la misma Comunidad Autónoma en el período de siete días naturales.

b) Los buques que acrediten ante la Autoridad Portuaria que han abonado la tarifa fija en un puerto de interés general de la misma Comunidad Autónoma en el período de siete días naturales.»

JUSTIFICACIÓN

Se debe defender la lucha contra la contaminación marina, controlando la Administración Marítima el cumplimiento de las normas medioambientales obligando a efectuar el servicio a aquellos buques que deban realizarlo. La imposición de una tarifa fija es totalmente injusta pues obliga a su pago a buques que no requieren de manera objetiva, en esa escala concreta, de recogida de residuos generados por los buques.

ENMIENDA NÚM. 665

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 13 del artículo 80 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

13. Podrán tener derecho a una bonificación del 80 por ciento en el pago de las tarifas fijas del Anexo I y del Anexo V, los buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, particularmente los dedicados a líneas de transporte marítimo de corta distancia, y los dedicados a tráfico interior, cuando ante la Autoridad Portuaria se acredite, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega de desechos generados por los buques de ambos Anexos, así como el pago de las tarifas correspondientes en alguno de los puertos situados en la ruta del buque, y que garantice la recogida de todos sus desechos cuando el buque haga escala en dicho puerto de forma que en ninguno de sus viajes se supere la capacidad de almacenamiento de cada tipo de desechos. No obstante, en la escala donde realicen descarga deberán abonar el importe total de las tarifas fijas correspondientes. En todo caso, los buques mencionados no pagarán estas tarifas más que una vez por semana.

Cuando el buque posea un plan que únicamente asegure la entrega de desechos sólidos del Anexo V del Convenio Marpol 73/78, la bonificación será del 30 por

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA ALTERNATIVA NÚM. 666

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 13 del artículo 80 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

Podrán tener derecho a una exención del 100 por ciento en el pago de las tarifas fijas del Anexo I y del Anexo V, los buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, particularmente los dedicados a líneas de transporte marítimo de corta distancia, y los dedicados a tráfico interior, cuando ante la Autoridad Portuaria se acredite, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega de desechos generados por los buques de ambos Anexos, así como el pago de las tarifas correspondientes en alguno de los puertos situados en la ruta del buque, y que garantice la recogida de todos sus desechos cuando el buque haga escala en dicho puerto de forma que en ninguno de sus viajes se supere la capacidad de almacenamiento de cada tipo de desechos. No obstante, en la escala donde realicen descarga deberán abonar el importe total de las tarifas fijas correspondientes. En todo caso, los buques mencionados no pagarán estas tarifas más de una vez por semana.»

JUSTIFICACIÓN

Se considera perjudicial que se pase de una exención (100 por ciento) de la cuantía fija a los buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares a una bonificación del 80 por ciento, por lo que debe de mantenerse el redactado actual de la Ley 48/2001.

ENMIENDA ALTERNATIVA NÚM. 667

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 14 del artículo 80 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 80. Régimen de prestación.

14. Tendrán derecho a una exención total de la tarifa fija los buques que acrediten ante la Autoridad Portuaria, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la entrega de los desechos líquidos del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78, así como el pago de las tarifas correspondientes, en el último puerto donde haya efectuado escala, siempre que se garantice la recogida de todos los desechos de este tipo en dicho puerto, que no se haya superado la capacidad de almacenamiento del mismo desde la escala anterior y que tampoco se vaya a superar hasta la próxima escala.»

JUSTIFICACIÓN

Se justifica esta enmienda por la amplia capacidad de depósito y reciclaje que tienen en la actualidad determinados buques.

ENMIENDA NÚM. 668

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el artículo 85 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 85. Entrega, recepción y otros traslados de mercancías.

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

2. Las empresas prestadoras de los servicios de manipulación de mercancías están autorizadas para la

realización de las actividades portuarias complementarias vinculadas directamente con su actividad como las operaciones de recepción y entrega de la mercancía y actividades complementarias.»

JUSTIFICACIÓN

La actividad de recepción y entrega de mercancías forma parte integrante del servicio de manipulación por lo que es necesario dejar constancia expresa de la inexistencia de la necesidad de disponer de una autorización adicional.

En similar sentido, las referidas empresas deben prestar, en ocasiones, para cumplir su misión esencial (estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y el transporte intraportuario), determinados servicios complementarios como la preparación de carga, agrupamiento, comprobación del estado de la mercancía (baterías de los vehículos en las terminales de coches, preparación de la carga rodada, etc.) que, calificados como actividades complementarias, no debe confundirse con los servicios comerciales de otra naturaleza.

ENMIENDA NÚM. 669

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de suprimir el apartado 4 (modifica el artículo 50) del artículo tercero del referido texto.

JUSTIFICACIÓN

No impedir la autonomía de las Autoridades portuarias, siempre que no incurra en competencia desleal.

ENMIENDA NÚM. 670

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo apartado 20 bis al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen

económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

20 bis. Se modifica la disposición adicional quinta. Habilitación de los trabajadores de los servicios portuarios.

1. Con el objeto de garantizar la formación del personal que intervenga en la realización de los servicios portuarios por Orden del Ministerio de Fomento, que será dictada en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley, previa audiencia de las organizaciones sindicales y empresariales más representativas y representativas del sector y oídas las Autoridades Portuarias y los Ministerios de Educación y de Trabajo e Inmigración, se determinarán las titulaciones mínimas de formación profesional de grado medio o superior, titulación superior o cualificación equivalente que se requerirá al personal para el acceso a las pruebas de habilitación profesional, sin perjuicio de las cualificaciones y habilitaciones profesionales administrativas.

Para ejercer las tareas propias de los servicios portuarios, será preciso obtener la habilitación profesional mediante la acreditación de la experiencia práctica suficiente y la superación de las pruebas que se establezcan de acuerdo con los criterios mínimos que apruebe Puertos del Estado. El número de habilitaciones será fijado por cada Autoridad Portuaria, a propuesta de la Agrupación Portuaria de Interés Económico, en función de las necesidades de profesionales de cada puerto y de las posibilidades de formación de los operadores autorizados sin menoscabo de la seguridad ni de su actividad comercial.

Las Autoridades Portuarias convocarán y resolverán para su ámbito competencia) las pruebas de acceso a la habilitación profesional y facilitarán la formación práctica precisa para la habilitación definitiva. A tal efecto, dicha formación se impondrá como obligación de servicio público a las empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías, de acuerdo con lo previsto en el correspondiente pliego de condiciones generales y de prescripciones particulares del servicio, en los cuales se determinará el número máximo de aspirantes que puedan ser admitidos en cada período de formación.

2. Los estibadores portuarios a los que se refiere la disposición adicional trigésima primera de esta Ley estarán exentos del requisito de titulación a que se refiere el artículo 73.5 de esta Ley, quedando habilitados para la actividad profesional específica que, en cada caso, vinieran desempeñando.

3. Los trabajadores que a la entrada en vigor de la presente Ley se encuentran prestando el servicio de amarre y desamarre de buques de empresas amparadas por el correspondiente contrato con la Autoridad Portuaria, estarán exentos de la obtención de la titulación a que se refiere el artículo 73.5 de esta Ley, quedando habilitados para la actividad profesional específica que vinieran desempeñando.

4. Transitoriamente, hasta que se regule la referida habilitación, las Autoridades Portuarias certificarán la cualificación profesional del personal que intervenga en la prestación de los servicios portuarios de amarre y desamarre de buques, al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías, en función de la acreditación de su experiencia profesional y de la superación de cursos formativos homologados, previo informe de las organizaciones sectoriales de ámbito nacional representativas de los trabajadores y empresarios, por Puertos del Estado u otro organismo público en materia portuaria.»

JUSTIFICACIÓN

El Proyecto de Ley deroga la disposición adicional quinta de la Ley 48/2003 (disposición derogatoria única). La presente enmienda recupera la citada disposición, modificando su contenido y completándolo en algunos aspectos.

La necesidad de profesionalizar requiere no sólo la creación de un título de formación reglada, que asegure un mínimo de conocimientos generales, sino también la cualificación profesional específica, esto es, una habilitación administrativa, a imagen de otras profesiones administrativas —como los transportistas, Directiva 96/26/CEE— que asegure la suficiente experiencia práctica y los conocimientos particulares adecuados. Este es el sentido de esta enmienda, establecer las bases de una habilitación profesional, no de título académico.

En congruencia con la explicación realizada se introduce el mecanismo de habilitación en lugar de la titulación de formación profesional, sin prejuzgar la formación necesaria para obtenerla. En este sentido, se modifica el título de la disposición adicional y se pasa a hablar de habilitación, encomendando su aplicación a las autoridades portuarias.

Por otra parte, los objetivos de regularidad, continuidad, calidad, seguridad, eficiencia y eficacia, que dan sentido a los servicios portuarios, de acuerdo con el artículo 57 del Proyecto de Ley, exigen una razonable adecuación de la oferta de profesionales a la demanda existente en los puertos, demanda vinculada con los tráficos que son atendidos. Por esta razón, esta enmienda conecta el número de habilitaciones con las necesidades de cada puerto y, al mismo tiempo, con las posibilidades de formación práctica existentes sin que la misma se convierta en un riesgo para los servicios en funcionamiento ni llegue a ser una carga perjudicial para las empresas autorizadas y que operan en los puertos. La seguridad del puerto y la necesidad de conciliar la formación con las posibilidades de las empresas resultan condiciones imprescindibles.

ENMIENDA NÚM. 671

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de suprimir el apartado 21 del artículo tercero del referido texto.

JUSTIFICACIÓN

Al mantenerse la obligación de transformación de las Sociedades de Estiba en Apies establecida en la disposición adicional sexta de la Ley 48/2003, la modificación carece de sentido, ya que la disposición adicional sexta de la Ley 48/2003 se mantendría vigente en su totalidad y conforme a su redactado actual.

ENMIENDA NÚM. 672

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 21 del artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

I. En el plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor de esta ley se procederá a la transformación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba constituidas de conformidad con el Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques en las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico que se regulan en el artículo 75 de la presente Ley.

II. La transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba se regirá por lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, respecto de la transformación de este tipo de sociedades y, en particular, por el Reglamento del Registro Mercantil en lo que se refiere a la transformación de estas sociedades en agrupaciones de interés económico. Las Autoridades Portuarias se separarán de la sociedad estatal cuando se produzca el acuerdo de transformación, teniendo derecho a la liquidación de su participación de conformidad con lo dis-

puesto en el artículo 225 de la Ley de Sociedades Anónimas.

Los trabajadores que a la entrada en vigor de esta Ley pertenezcan a las plantillas de las sociedades estatales, continuarán integrados, con los mismos derechos y obligaciones anteriores a la transformación, en las plantillas de las correspondientes agrupaciones.

En cada sociedad estatal de estiba y desestiba se realizará una auditoría previa a su conversión en la agrupación portuaria de interés económico prevista en esta Ley, con el objeto de evaluar la situación económica de dicha sociedad y, en su caso, liquidar las deudas contraídas previamente a su transformación en agrupación portuaria.

III. Todas las sociedades estatales de estiba y desestiba existentes a la entrada en vigor de esta Ley se transformarán en agrupaciones portuarias de interés económico según lo previsto en los apartados anteriores, y no cambiará la personalidad jurídica de la sociedad, que continuará subsistiendo bajo la nueva forma, manteniendo sus relaciones jurídicas.

IV. Si en el plazo de dos años desde la transformación de la sociedad estatal en agrupación portuaria el empresario diese lugar a la extinción del contrato de trabajo del personal no estibador portuario que viniera prestando servicios con una antigüedad mínima de un año en la mencionada sociedad estatal a la entrada en vigor de esta Ley, el trabajador afectado tendrá derecho a percibir la indemnización legal que le corresponda o, a su opción, ingresar como personal laboral en la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito operase la sociedad estatal, en las condiciones existentes en la Autoridad Portuaria, que deberán ser acordes con su cualificación profesional y con el reconocimiento de la antigüedad que tenga acreditada. El trabajador no podrá ejercitar este derecho de opción cuando la causa de la extinción unilateral del contrato de trabajo fuese el despido disciplinario declarado procedente o la extinción del contrato por causas objetivas previstas en los párrafos a, b o d del artículo 52 del Estatuto de los Trabajadores.

V. En el supuesto de discrepancia entre las empresas estibadoras con contrato de prestación de servicio de manipulación de mercancías en la asignación del capital social, la Autoridad Portuaria procederá a determinar, provisionalmente, las participaciones a efectos de constitución de la Agrupación o de incorporación de nuevos socios.»

JUSTIFICACIÓN

Se adapta a las previsiones del artículo 75 de la Ley.

Al mantener el régimen vigente de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico en el artículo 75 de la Ley, debe mantenerse en vigor la disposición adicional

sexta para instrumentar los mecanismos legales de transformación conforme al texto de la citada disposición vigente en sus apartados II, III y IV.

De otra parte, el plazo de transformación debe acortarse a la vista de la experiencia de transformación en el indicado plazo de la mayoría de las Sociedades Estatales y evitar dilaciones innecesarias.

Asimismo, se atribuye a la Autoridad Portuaria la facultad para resolver las discrepancias entre los socios en la asignación del capital social a fin de constituir la Agrupación o por la incorporación de nuevos socios.

ENMIENDA NÚM. 673

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 26 del artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

Disposición adicional vigésima segunda) Instrucciones técnicas en el servicio de manipulación de mercancías.

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

Cuando las Instrucciones Técnicas dispongan la formación del personal para la manipulación de la maquinaria dispondrá las medidas específicas necesarias para la habilitación profesional de los trabajadores por las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico y la convalidación de la experiencia profesional de los trabajadores que vinieran realizando con anterioridad la actividad profesional con capacitación acreditada. En tal caso, las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico certificarán la capacitación de sus trabajadores.»

JUSTIFICACIÓN

La adición de la participación de las organizaciones representativas del sector en coherencia con otras enmiendas anteriores en similar sentido.

En línea con la función encomendadas ,a las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico en la formación y profesionalización de sus trabajadores. De otra parte, para posibilitar la acreditación de la capacitación de los trabajadores que realizan las referidas actividades con antelación a la aprobación de las Instrucciones Técnicas.

ENMIENDA NÚM. 674

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de suprimir el apartado 27 del artículo tercero del referido texto.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 675

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de suprimir el apartado 28 del artículo tercero del referido texto.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 676

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de suprimir el apartado 33 del artículo tercero del referido texto.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas presentadas, no es exigible a las empresas integradas en las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico la contratación de un

número mínimo de trabajadores siempre que acrediten que la plantilla de la citada Agrupación es adecuada para la prestación del servicio contratado.

ENMIENDA NÚM. 677

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 35 del artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

Disposición adicional trigésima primera) Excepciones a la exigencia de titulación en el servicio de manipulación de mercancías.

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

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

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

c) Los trabajadores que dispongan de un certificado de profesionalidad de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional séptima de la Ley 10/1994.

d) Los que a la entrada en vigor de esta Ley vinieran prestando servicios en tareas de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías que hubieran estado excluidas del servicio al amparo del artículo 2.g) del Real Decreto-ley 2/1986.

e) Los que pudieran acreditar la realización de más de 100 jornadas de trabajo con arreglo al artículo 12 del Real Decreto-ley 2/1986 o mediante empresas estibadoras o de trabajo temporal en los dos años anteriores a la convocatoria de pruebas para el ingreso en la Agrupación Portuaria de Interés Económico.»

JUSTIFICACIÓN

La situación económica no permite que trabajadores que han trabajado en los puertos cubriendo puntas de trabajo en el servicio de manipulación de mercancías o actividades complementarias puedan ingresar en la plantilla de las APIES a pesar de contar con la cualificación por experiencia profesional. De otra parte, se han visto afectados por una importantísima disminución en los niveles de contratación. Resulta injusto que, en el momento en que puedan producirse nuevos ingresos en los puertos, los citados trabajadores se vean compelidos a disponer de titulación que no les fue requerida para la prestación del servicio durante años, de ahí que la referencia deba ser, al menos, de dos años con antelación a la convocatoria de las plazas.

ENMIENDA NÚM. 678

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo punto en el apartado 40 del artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

(Nuevo.) 25.^a Tráfico regular de muy corta distancia de alta frecuencia: El transporte marítimo regular realizado por compañías con más de 500 escalas al año en una misma Autoridad Portuaria en el conjunto de sus servicios, libre de despacho aduanero, con mercancías en régimen de estimación simplificada, o con pasajeros en régimen de transporte.»

JUSTIFICACIÓN

Se añade al glosario de términos el concepto de tráfico regular de corta distancia que explica una cuantía básica de las tasas específica para esta clase de transporte identificada como M, J y C, en el texto del Proyecto de Ley y de estas enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 679

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo apartado al artículo tercero del referido texto.

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

(Nuevo.) Se adiciona una nueva disposición adicional trigésima segunda, con la siguiente redacción:

1. En los supuestos en que no sea viable la transformación de una determinada Sociedad Estatal de Estiba por la correspondiente APIE, o en los que una vez constituida esta última no sea posible su subsistencia, el Consejo de Administración podrá adoptar el acuerdo de disolución de la Sociedad, cuya eficacia quedará condicionada a su autorización por orden del Ministro de Fomento.

La orden de autorización de la disolución establecerá las condiciones precisas para garantizar la estabilidad en el empleo de los trabajadores de la plantilla de la Sociedad o de la Agrupación, que deberán ser contratados en su totalidad por las empresas prestadoras del servicio, que se subrogarán en los contratos laborales.

En caso de que los trabajadores procedentes de la Sociedad o de la Agrupación disuelta vean extinguido su contrato de trabajo por causa distinta del despido procedente, tendrán preferencia para ser contratados por las empresas que en cada momento presten el servicio.

2. La orden que autorice la disolución establecerá asimismo los mecanismos de cálculo de las compensaciones que, en su caso, puedan establecerse por la Autoridad Portuaria a favor de las empresas estibadoras que integraban con anterioridad la Sociedad Estatal o Agrupación Portuaria y a cargo de los prestadores del servicio que suscribieran el correspondiente contrato con posterioridad a la disolución, y el plazo durante el que podrán ser exigibles estas compensaciones.

3. La constitución de una nueva APIE en un puerto en el que haya sido disuelta podrá ser acordada por orden del Ministro de Fomento a propuesta de la Autoridad Portuaria y previo informe de Puertos del Estado.»

JUSTIFICACIÓN

En congruencia con nuestra enmienda al artículo 74 del PML 48/2003, por la que defendemos el mantenimiento único de las APIEs, nos parece conveniente prever estos dos supuestos que se pueden dar en la realidad, a pesar que de no estuvieran previstos en la Ley 48/2003.

ENMIENDA NÚM. 680

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar las letras a) y b) del punto 2 del apartado 6 (modifica el artículo 96) del artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo, que incluirá las dársenas destinadas a operaciones portuarias y las zonas necesarias para las maniobras de entrada y salida, de reviro y de atraque

En todo caso deberá garantizarse el acceso por vía marítima a las instalaciones portuarias existentes en tierra.

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

En todo caso deberá garantizarse el acceso por vía marítima a las instalaciones portuarias existentes en tierra.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de evitar que la delimitación de la zona de aguas en una Autoridad Portuaria con varios puertos o instalaciones portuarias se efectúe de tal manera que deje incomunicados por vía marítima las instalaciones portuarias ya existentes.

ENMIENDA NÚM. 681

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el punto 24 del apartado 8 (modifica el artículo 90) del artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

24. Se modifican los puntos 1, 5 y 10 del Anexo:

1. Pasaia y Bilbao en el País Vasco.
5. Huelva, Sevilla y su ría, Cádiz y su bahía (que incluye el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezueta y Puerto Sherry), Tarifa, Bahía de Algeciras, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.
10. Palma de Mallorca.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 682

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo número 9 bis al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

(Nuevo.) 9 bis. Se añade una nueva letra e) al apartado segundo del artículo 107 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen económico y de prestación de servicios en los Puertos de interés general, con el siguiente redactado:

e) Cuando el concesionario sea una entidad sin ánimo de lucro destinada a la satisfacción de servicios de interés general del Puerto y cuando se trate de clubs náuticos u otros deportivos sin ánimo de lucro.»

JUSTIFICACIÓN

Reconocer una nueva excepción a la regla general de que el vencimiento del plazo de la concesión es improrrogable, para el supuesto en que el concesionario sea una entidad sin ánimo de lucro destinada a la satisfacción de servicios de interés general del Puerto o bien cuando se trate de clubs náuticos u otros deportivos sin ánimo de lucro.

ENMIENDA NÚM. 683

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo número 14 bis al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

(Nuevo.) 14 bis. Se añade una nueva letra c) al apartado tercero del artículo 111 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen económico y de prestación de servicios en los Puertos de interés general, con el siguiente redactado:

c) El órgano competente para la resolución del concurso deberá incluir entre los criterios de ponderación del pliego de bases que ha de regir el mismo, el de la prestación de servicios de promoción y fomento de los deportes náuticos, por entidades sin ánimo de lucro entre cuyos fines sociales se incluyan éstos, debiendo tener una ponderación mínima del 10 por ciento.»

JUSTIFICACIÓN

Prever la posibilidad de que cada Autoridad Portuaria pueda incluir o no el criterio de prestación de servicios de promoción y fomento de los deportes náuticos por entidades sin ánimo de lucro.

ENMIENDA NÚM. 684

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de suprimir el punto 31 (nueva disposición adicional vigésima séptima) del artículo tercero del referido texto.

JUSTIFICACIÓN

El establecimiento de un nuevo mecanismo de recurso de Puertos del Estado y las Comunidades Autónomas contra los acuerdos de los consejos de administración de las Autoridades Portuarias es claramente

contrario al principio de autonomía de gestión que ha de regir el sistema portuario estatal y en nada ayuda al modelo actual de organismo portuario.

Por el contrario, significará únicamente una merma en las posibilidades de actuación de dichas entidades que, como en la situación anterior a la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, podían ver cómo sus acuerdos eran revisados y dejados sin efecto por el Ministro. Sin duda es un paso atrás en la gestión portuaria.

ENMIENDA NÚM. 685

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo punto al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

(Nuevo punto.) Se modifica el apartado 1 del artículo 107, con la siguiente redacción:

1. El plazo de las concesiones será el que se determine en el título correspondiente y no podrá ser superior a cuarenta años. Para la fijación del mismo se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) Vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria,
- b) Disponibilidad de espacio de dominio público portuario.
- c) Volumen de inversión, y estudio económico financiero.
- d) Plazo de ejecución de las obras contenidas en el proyecto.
- e) Adecuación a la planificación y gestión portuarias.
- f) Incremento de actividad que genere en el puerto.
- g) Vida útil de la inversión a realizar por el concesionario.»

JUSTIFICACIÓN

Adaptar el plazo de las concesiones portuarias al plazo de las concesiones de obras públicas portuarias, fijando el nuevo límite en cuarenta años.

ENMIENDA NÚM. 686

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo punto al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

(Nuevo punto.) Se modifica la letra a) del apartado 2 del artículo 107, con la siguiente redacción:

- a) Cuando en el título de otorgamiento se haya previsto expresamente la posibilidad de una o varias prórrogas, en cuyo caso, a petición del titular y a juicio de la Autoridad Portuaria, podrá ser prorrogado, sin que el plazo inicial unido al de las prórrogas pueda superar el plazo máximo de cuarenta años.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las anteriores enmiendas presentadas respecto a los plazos de la concesión.

ENMIENDA NÚM. 687

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo punto al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

(Nuevo punto.) Se modifica la letra b) del apartado 2 del artículo 107, con la siguiente redacción:

- b) Cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la posibilidad de prórroga, pero el concesionario lleve a cabo una inversión relevante no prevista en la concesión que, a juicio de la Autoridad Portua-

ria, sea de interés para la explotación portuaria y que, en todo caso, sea superior al 20 por ciento del valor actualizado de la inversión prevista en el título concesional, el plazo de vencimiento podrá ser prorrogado hasta el límite máximo previsto en la legislación básica de contratos de las Administraciones Públicas para las concesiones de obras públicas. La prórroga de la concesión determinará la modificación de las condiciones de la misma, que deberán ser aceptadas por el concesionario con anterioridad a la resolución de otorgamiento de la prórroga. En las concesiones que tengan como objeto la prestación de servicios portuarios básicos, el plazo inicial unido al de la prórroga no podrá exceder del previsto en el artículo 66.1 que le sea de aplicación cuando el número de prestadores del servicio haya sido limitado.»

JUSTIFICACIÓN

Adaptar el plazo de las concesiones portuarias al plazo de las concesiones de obras públicas portuarias, fijando el nuevo límite en cuarenta años.

ENMIENDA NÚM. 688

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar un nuevo punto al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

(Nuevo punto.) Se adiciona una nueva letra d) al apartado 2 del artículo 107, con la siguiente redacción:

d) Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 116, en aquellas concesiones destinadas al emplazamiento de instalaciones energéticas que realicen actividades sometidas o no a regulación sectorial específica, o de instalaciones de manipulación de minerales o materias primas relacionadas con la producción de energía, el concesionario estará facultado para obtener una o varias prórrogas, de modo que la concesión se prorrogue hasta la conclusión del período que las normas o los criterios contractuales correspondientes tomen como referencia para fijar la retribución o rentabilidad de la instalación, incluso cuando con ello las prórro-

gas, unidas al plazo inicial de la concesión, superen en total el plazo de treinta y cinco años y aun en el caso de que la posibilidad de prórroga no estuviera inicialmente prevista en el título concesional.»

JUSTIFICACIÓN

Mejorar la viabilidad de las instalaciones energéticas.

ENMIENDA NÚM. 689

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar un nuevo punto al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

(Nuevo punto.) Se adiciona un nuevo párrafo al final del apartado 2 del artículo 107, con la siguiente redacción:

En los supuestos previstos en la letra d) la renovación de la concesión podrá reiterarse tantas veces como sea necesario hasta cubrir la vida operativa de las instalaciones de la actividad extractiva, energética o industrial afectadas por la concesión de dominio público portuario.»

JUSTIFICACIÓN

Mejorar la viabilidad de las instalaciones energéticas.

ENMIENDA NÚM. 690

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar un nuevo punto al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

(Nuevo punto.) Se adiciona un nuevo apartado al artículo 107, con la siguiente redacción:

3. En los supuestos previstos en las letras b) y c) del apartado anterior, la suma de los plazos de las prórrogas no podrá ser superior a la mitad del plazo máximo de treinta y cinco años mientras que en los supuestos previstos en la letra d) la renovación de la concesión podrá reiterarse tantas veces como sea necesario hasta cubrir la vida operativa de las instalaciones de la actividad extractiva, energética o industrial afectadas por la concesión de dominio público portuario. Para el otorgamiento de cada prórroga será necesario que haya transcurrido, al menos, la tercera parte del plazo de vigencia de la concesión, salvo cuando por circunstancias excepcionales sea autorizado previamente por Puertos del Estado, y que el concesionario se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones de la concesión.

En los supuestos contemplados en las letras b) y c) del apartado anterior, las obras e instalaciones realizadas por el titular al amparo de la concesión demanial deberán revertir a la Autoridad Portuaria una vez transcurrido el plazo inicial del título administrativo, debiendo modificarse el mismo a fin de adaptarlo a las nuevas circunstancias, incrementando la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario en la base de las obras e instalaciones revertidas.»

JUSTIFICACIÓN

Mejorar la viabilidad de las instalaciones energéticas.

ENMIENDA NÚM. 691

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo punto al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

(Nuevo punto.) Se suprime la letra c) del apartado 2 del artículo 107.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas anteriores de adaptación del plazo de las concesiones portuarias al plazo de las concesiones de obras públicas portuarias, fijando el nuevo límite en cuarenta años.

ENMIENDA NÚM. 692

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo punto al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

(Nuevo punto.) Se añade una nueva disposición adicional, con la siguiente redacción:

1. Los espacios pesqueros y los destinados a usos náutico-deportivos a que se refiere el artículo 3.6 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, deberán ser segregados de la zona de servicio de los puertos de interés general, a solicitud de la Comunidad Autónoma, siempre que no dividan o interrumpan la zona de servicio del puerto afectando a su explotación.

A tales efectos, la Comunidad Autónoma solicitante se dirigirá al Ministerio de Fomento para que inicie el correspondiente procedimiento, que deberá ser resuelto y notificado en el plazo máximo de seis meses desde que tuviera entrada la solicitud en el Registro del Ministerio de Fomento. Corresponde al Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, la resolución del expediente de segregación.

2. Una vez acordada la segregación, se levantarán las correspondientes actas de entrega de los bienes y derechos, con relación circunstanciada de los concesionarios y, en su caso, usuarios debiéndose suscribir en el plazo máximo de tres meses desde el acuerdo del Consejo de Ministros.

3. La gestión de estos espacios por las Comunidades Autónomas, una vez que hayan sido segregados y entregados a éstas, no exigirá de ningún otro título jurídico, incluida la adscripción de los bienes de dominio público marítimo-terrestre.»

JUSTIFICACIÓN

No es razonable que desde el año 1997, año en que se aprobó la DA 17 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, no se haya iniciado ningún procedimiento para transferir verdaderos puertos deportivos, por tanto de competencia autonómica.

ENMIENDA NÚM. 693

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar un nuevo punto al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, y adición de nuevos.

(Nuevo punto.) Se añade una nueva disposición adicional, con la siguiente redacción:

(Nueva.) Disposición adicional. Régimen económico de los puertos de interés general situados en las islas menores de los archipiélagos balear y canario.

1. Con el fin de contribuir a la integración de los mercados de los archipiélagos balear y canario y a la cohesión territorial de los mismos, en el plazo de seis meses desde la publicación de esta Ley y previo informe de las respectivas comunidades autónomas en las materias de su competencia, se aprobará un régimen económico específico y de prestación de servicios en los puertos insulares de interés general en lo que respecta al tráfico marítimo interinsular y comunitario en cada archipiélago.

Dicho régimen establecido por el Gobierno de España determinará, con arreglo a esta Ley, las medidas oportunas que favorezcan la reducción de costes y la fluidez en este tipo de tráfico. En especial, se deberán alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos:

a) Simplificación y, cuando proceda, eliminación de los trámites administrativos en los puertos insulares de interés general.

b) Establecimiento de infraestructuras portuarias suficientes dedicadas al pasaje y a la mercancía rodada de cabotaje interinsular y comunitario.

c) Coordinación, conforme a lo dispuesto en el artículo 36, apartado 5, de esta Ley, con las autoridades autonómicas en los procesos de planificación de los puertos de interés general.

d) Reducción de costes en la prestación de servicios portuarios, impulsados por las propias autoridades portuarias, en los términos establecidos en los apartados siguientes:

d.1 Practicaje asistido.

d.2 Amarres.

d.3 Servicio de recogida de residuos.

2. En las inversiones a cargo del Fondo de Compensación Interportuario, el Comité de Distribución atenderá preferentemente los proyectos que afecten a los puertos insulares de interés general no ubicados en capitales de provincias.

3. Régimen económico y de prestación de servicios en los puertos insulares de interés general en cuanto al tráfico con o desde un puerto comunitario no insular.

Aplicación de bonificaciones adicionales del 90 por ciento a las previstas en la Ley por razón de las circunstancias de alejamiento y de insularidad sobre las tasas que gravan el pasaje, el buque y las mercancías cuando se trate de tráfico marítimo comunitario con origen o destino a un puerto insular de una isla menor, con cargo a las reducciones contempladas en el artículo 4 en los porcentajes de aportación de las Autoridades Portuarias situadas en las regiones insulares a Puertos del Estado y al Fondo de Compensación Interportuario.

En el caso que el buque tenga la entrada o la salida con origen o destino con un puerto no comunitario, se aplicará la tasa al buque con una bonificación adicional del 50 por ciento.

4. Régimen económico y de prestación de servicios en los puertos insulares de interés general en cuanto al tráfico interinsular comunitario.

Aplicación de bonificaciones adicionales del 99 por ciento a las previstas en la Ley por razón de las circunstancias de alejamiento y de insularidad sobre las tasas que gravan el pasaje, buque y las mercancías cuando se trate de tráfico marítimo interinsular comunitario, con cargo a las reducciones contempladas en el artículo 4 en los porcentajes de aportación de las Autoridades Portuarias situadas en las regiones insulares a Puertos del Estado y al Fondo de Compensación Interportuario.

5. Los parámetros o elementos de cuantificación de las bonificaciones establecidas en los puntos anteriores serán el G.T., la clase de mercancía, el tipo de tráfico, en especial los destinados al transporte de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje y al abastecimiento de las islas, así como los que sean especialmente sensibles para la economía regional, y la utilización de infraestructuras portuarias dedicadas específicamente a la navegación interinsular comunitaria.»

JUSTIFICACIÓN

Prever un régimen económico específico y de prestación de servicios en los puertos insulares de interés

general en lo que respecta al tráfico marítimo interinsular y comunitario en cada archipiélago.

ENMIENDA NÚM. 694

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo punto al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

(Nuevo punto.) Se modifica el apartado 2 del artículo 5 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, que queda redactado de la siguiente manera:

2. Los empresarios transportistas, las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transportes, los operadores y agencias de transporte, los almacenistas-distribuidores, los operadores logísticos, así como cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación, excluidos los transitarios, sólo podrán contratarlos en nombre propio.»

JUSTIFICACIÓN

La imposición legal de que los transitarios tengan que actuar siempre en nombre propio procede del Código de Comercio de 1885 y estaba pensada para un mercado de dimensiones mucho más reducidas y mucho menos desarrollado que el actual «espacio económico europeo».

ENMIENDA NÚM. 695

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo punto al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen

económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, y adición de nuevos.

(Nuevo.) El apartado catorce de la disposición final primera de la Ley 48/2003, que modifica el artículo 73, apartado 2, de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, queda redactado en los siguientes términos:

2. El consignatario, en el supuesto de que exista, estará obligado directamente ante las Autoridades Portuarias y Marítimas al pago de las liquidaciones que se establezcan por tasas u otros conceptos originados por la estancia del buque en puerto conforme a lo dispuesto en esta Ley. En el supuesto de que el buque no estuviera consignado estará obligado al pago de dichas liquidaciones el capitán del buque. En ambos casos, el naviero o el propietario del buque estarán obligados con carácter solidario.

La responsabilidad del consignatario no se extenderá al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque.»

JUSTIFICACIÓN

Clarificar que el consignatario es sólo responsable por actos propios; pero no de los actos del transportista o de terceros, como lo ha venido reflejando la LPMM en la redacción de la Ley 62/1997, y que aparece confirmado por el Proyecto Ley General de la Navegación Marítima.

ENMIENDA NÚM. 696

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar la disposición adicional primera al referido texto.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional primera) Menciones.

Las menciones que en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, y en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, se hacen a “tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades industriales, comerciales y de servicios”, “servicios portuarios básicos” “activo fijo neto” y “usos no portuarios”, se entenderán hechas a “tasa de actividad”, “servicios

portuarios”, “activo no corriente” y “actividades realizadas en el ámbito de la interacción puerto-ciudad”, respectivamente.

En el ámbito de la prestación de servicios portuarios, las menciones que en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, y en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre se hacen a “licencia” “deben entenderse hechas a “contrato”.

Asimismo, las menciones que en la Ley de Modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, se hagan a las Sociedades de Estiba se entenderán hechas a las APIEs.»

JUSTIFICACIÓN

En consonancia con nuestra propuesta de mantenimiento de la obligación de las Sociedades de Estiba de transformarse en APIEs procedería corregir las referencias que se hagan a las Sociedades de Estiba, debiendo entenderse únicamente hechas a las APIEs.

ENMIENDA NÚM. 697

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar una nueva disposición adicional al referido texto.

Redacción que se propone.

«(Nueva.) Disposición adicional. Reglamentos particulares de explotación y policía.

Las Autoridades Portuarias adaptarán los reglamentos particulares de explotación y policía, con indicación de los siguientes puntos:

- La gestión de las instalaciones y servicios desde el punto de vista medioambiental.
- Uso de embarcaciones como vivienda.
- Abandono de embarcaciones.
- Definición de amarre útil.
- Planes de emergencias.
- Estudio de los plazos concesionales y fórmulas de renovación.
- Prórroga de los plazos concesionales en los supuestos de ampliación y mejora de las instalaciones o incremento del servicio.
- Fijación de las limitaciones de responsabilidad para los gestores de concesiones.
- Señalar y detallar las facultades de autoridad del gestor.

— Facilitar a los operadores portuarios incidir en la planificación urbanística del entorno.

— Integración de la normativa ambiental, riesgos laborales, protección de datos, registro de residuos, plan de emergencia en un único manual de gestión impidiendo la dispersión reglamentaria y normativa.»

JUSTIFICACIÓN

Existe una falta de regulación de supuestos resueltos por la normativa de las comunidades autónomas que por cuestión de competencia no resultan aplicables.

ENMIENDA NÚM. 698

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de suprimir la disposición transitoria tercera al referido texto.

JUSTIFICACIÓN

En consonancia con las enmiendas anteriores de mantenimiento de la obligación de las Sociedades de Estiba de transformarse en APIEs.

ENMIENDA NÚM. 699

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar una nueva disposición transitoria al referido texto.

Redacción que se propone:

«(Nueva.) Disposición transitoria. Modificación de los efectos del nuevo régimen de bonificaciones con motivo de la situación económica.

Las inversiones previstas en las letras h) e i) del apartado 9 del artículo 19 y el nuevo porcentaje previsto en la letra d) del apartado relativo a las bonificaciones para captación y consolidación de tráfico en cada puerto del artículo 27, podrán aplicarse con efectos desde el 1 de enero de 2009, previo acuerdo del Conse-

jo de Administración de la Autoridad Portuaria y, en cuanto a las bonificaciones del artículo 19.9, a solicitud del concesionario.»

JUSTIFICACIÓN

Prever los efectos retroactivos de las bonificaciones atendiendo a la coyuntura económica y como medida excepcional para hacer frente a sus efectos en los puertos y en los operadores portuarios.

ENMIENDA NÚM. 700

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar una nueva disposición transitoria al referido texto.

Redacción que se propone:

«(Nueva.) Disposición transitoria. Plazos de las concesiones.

La regulación sobre las posibles prórrogas previstas en el artículo 107 resultará de aplicación a cualquier concesión vigente en el momento de la entrada en vigor de esta Ley.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 701

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar una nueva disposición transitoria al referido texto.

Redacción que se propone:

«(Nueva.) Disposición transitoria. Ampliación límite máximo bonificación por captación y consolidación de tráfico.

Se modifica el requisito contemplado en la letra d) del artículo 27.3 de la Ley 48/2003, de 26 de noviem-

bre, de Régimen Económico y de prestación de los servicios portuarios de los puertos de interés general, incrementando el porcentaje contenido en el mismo del 10 al 15 por ciento.»

JUSTIFICACIÓN

Permitir ampliar de forma progresiva el aumento del límite máximo para el establecimiento de bonificaciones para la captación y consolidación de tráfico, incrementando del actual límite del 10 por ciento al 15 por ciento.

Con este aumento transitorio del límite de las bonificaciones se permitiría a las autoridades portuarias dar nuevos incentivos durante el actual momento de crisis que atraviesa el sector marítimo.

ENMIENDA NÚM. 702

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar una nueva disposición transitoria al referido texto.

Redacción que se propone:

«(Nueva.) Disposición transitoria. Prórroga de las concesiones.

1. Las concesiones de dominio público portuario otorgadas bajo la vigencia de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, y antes de la entrada en vigor de esta Ley, podrán prorrogarse por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria correspondiente hasta los plazos máximos previstos en esta Ley, siempre que concurren los supuestos que legitimen la prórroga.

2. Las concesiones otorgadas al amparo de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, por un plazo máximo de treinta y cinco años, se entenderán que su término es de cuarenta años.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores sobre el plazo de la concesión.

ENMIENDA NÚM. 703**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar una nueva disposición transitoria al referido texto.

Redacción que se propone:

«(Nueva.) Disposición transitoria. Licencias otorgadas con anterioridad a la transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba de buques en las agrupaciones portuarias de interés económico.

Los titulares de licencias para la prestación del servicio portuario de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, que deban integrarse en las agrupaciones portuarias de interés económico, de conformidad con lo previsto en el artículo 75 de esta Ley, y que hayan obtenido la licencia con anterioridad a la transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba de buques en las agrupaciones portuarias de interés económico a que se refiere la disposición adicional sexta de la Ley, se integrarán en la sociedad estatal del puerto correspondiente, sin perjuicio de la posterior transformación de la misma.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 704**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 3 de la disposición final segunda del referido texto.

Redacción que se propone:

«3. El artículo 43 tendrá la siguiente redacción:

1. El Director será nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente, entre personas con titulación superior, reconocido prestigio profesional y experiencia de, al menos, cinco años en técnicas y gestión portuaria.

2. Corresponde al Director las siguientes funciones:

a) La dirección y gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios, con arreglo a las directrices generales que reciba de los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, así como la elevación al presidente de la propuesta de la estructura orgánica de la entidad.

b) La incoación y tramitación de los expedientes administrativos, cuando no esté atribuido expresamente a otro órgano, así como la emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.

c) La elaboración y sometimiento al presidente para su consideración y decisión de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programa de actuaciones, inversión, financiación y cuentas anuales, así como de las necesidades de personal de la entidad.

d) La aprobación técnica de los proyectos.»

JUSTIFICACIÓN

Adaptar las funciones que posee el director, entre ellas, las de aprobar los proyectos.

ENMIENDA NÚM. 705**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar un nuevo apartado a la disposición final segunda del referido texto.

Redacción que se propone:

«(Nuevo apartado.) Se modifica el apartado 5.i) del artículo 40, que tendrá la siguiente redacción:

i) Aprobar los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 22 de la presente Ley, sin perjuicio de la aprobación técnica de los mismos por el director de la Autoridad Portuaria.»

JUSTIFICACIÓN

Adaptar las funciones que posee el Director, entre ellas, las de aprobar los proyectos.

ENMIENDA NÚM. 706**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar la disposición final séptima del referido texto.

Redacción que se propone:

«Disposición final séptima) Entrada en vigor.

La presente Ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”, con la excepción que se detalla en el siguiente párrafo.

El artículo primero, relativo a la modificación del Título I de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, con la excepción del artículo 10.9, letra f), y disposiciones adicionales y transitorias aplicables a este Título, con la excepción de la disposición transitoria octava, entrarán en vigor coincidiendo con la primera Ley de Presupuestos Generales del Estado, o en la que en su caso corresponda, que apruebe los coeficientes correctores de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía que corresponden a para cada Autoridad Portuaria, de acuerdo con lo previsto en la letra g) del artículo 7 y en la disposición adicional vigésima primera de esta Ley.

El artículo 10.9, letra f), y la disposición transitoria octava, entrarán en vigor conjuntamente con el resto de la presente Ley que no afecta al Título I, a los veinte días de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”, siendo sus efectos de aplicación a las tasas que se devenguen en el año de su aprobación.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 707**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar una nueva disposición final al referido texto.

Redacción que se propone:

«(Nueva.) Disposición final. Modificación de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Se modifican los artículos 72.2 y 153.1.a) 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.

Uno. El apartado 2 del artículo 72 queda redactado de la siguiente manera:

«2. El tipo de gravamen aplicable a los bienes inmuebles de características especiales correspondientes a los puertos será del 0,4 por ciento. Para el resto de bienes inmuebles de características especiales el tipo de gravamen, que tendrá carácter supletorio, será del 0,6 por ciento, pudiendo los ayuntamientos establecer, para cada grupo de ellos existentes en el municipio, un tipo diferenciado que, en ningún caso, será inferior al 0,4 por ciento ni superior al 1,3 por ciento.

Dos. La letra a) del apartado 1 del artículo 153 tendrá la siguiente redacción:

a) Las áreas metropolitanas podrán establecer un recargo sobre el Impuesto sobre Bienes Inmuebles sitios en el territorio de la entidad. Dicho recargo se exigirá a los mismos sujetos pasivos y en los mismos casos contemplados en la normativa reguladora de este impuesto, a excepción de los Bienes Inmuebles de Características Especiales de los puertos, y consistirá en un porcentaje único que recaerá sobre la base imponible de éste, y su tipo no podrá ser superior al 0,2 por ciento.»

JUSTIFICACIÓN

Se estima que el tipo de gravamen en concepto de Impuesto de Bienes Inmuebles debe ser reducido, debido a que los gastos derivados de las zonas comunes o públicas de la zona de servicio del dominio público portuario son a cargo de las autoridades portuarias.

ENMIENDA NÚM. 708**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar la disposición derogatoria única al referido texto.

Redacción que se propone:

«1. Quedan derogadas las disposiciones siguientes:

El artículo 38; el artículo 114.1.d); las disposiciones adicionales primera, tercera, quinta, séptima, y disposición adicional vigésima; el apartado cuarto de la disposición transitoria primera y la disposición transitoria novena de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General, así como cuantas disposiciones de la misma se opongan a lo dispuesto en esta Ley.

El artículo 114.4.d) y e); el artículo 116.2.e) y el 116.3.a), b) y c) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques.

2. Quedan, asimismo, derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta ley.»

JUSTIFICACIÓN

En consonancia, las enmiendas de mantenimiento de la obligación de las Sociedades de Estiba de transformarse en APIEs.

ENMIENDA NÚM. 709

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar una nueva disposición adicional al referido texto.

Redacción que se propone:

«(Nueva.) Disposición adicional. Régimen del Puerto de Barcelona y Tarragona.

1. El Puerto de Barcelona y el Puerto de Tarragona tienen un régimen especial de funcionamiento, que deben acordar la Generalidad y el Estado, a propuesta de la Comisión Bilateral Generalitat-Estado.

2. Una ley del Parlamento de Catalunya debe definir la organización y el régimen jurídico y económico del Puerto de Barcelona y del Puerto de Tarragona, que deben respetar los principios básicos de la legislación del Estado en materia de puertos de interés general, siendo de aplicación la normativa estatal hasta su aprobación.

3. La Generalitat de Catalunya ejercerá las facultades de gestión en materia de puertos de interés general situados en Catalunya, que en todo caso incluyen: la ejecución de la legislación y de la política portuaria estatal, y la dirección, la coordinación, la explotación, la conservación y la administración de los puertos de interés general en Cataluña y de los servicios que en ellos se prestan, así como la planificación y programación.

4. En el plazo máximo de un año, la Generalitat de Catalunya asumirá progresivamente las funciones que esta Ley y la Ley 48/2003 otorgan a Puertos del Estado en el ámbito territorial de Catalunya.»

JUSTIFICACIÓN

Prever el régimen especial de funcionamiento del Puerto de Barcelona y Tarragona en coherencia con el nuevo Estatuto de Autonomía de Catalunya.

ENMIENDA NÚM. 710

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar el apartado 2 de la disposición final segunda al referido texto.

Redacción que se propone:

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

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

q) Autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades, y la adquisición y enajenación de sus acciones, cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1 por ciento del activo neto fijo de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.»

JUSTIFICACIÓN

Dotar de una autentica autonomía a las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 711

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo punto (numerándose como 1) al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo tercero. Modificación de otros preceptos de la Ley 45/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y adición de nuevos.

(Nuevo.) 1. Se modifican los apartados 1 y 3 del artículo 38, que tendrán la siguiente redacción:

1. La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal, la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura de uno existente que supongan una modificación significativa de sus límites físicos exteriores en el lado marítimo, requerirá la previa aprobación de un plan director de infraestructuras del puerto que contemple la nueva configuración.

A estos efectos, se entenderá por límite físico exterior en el lado marítimo el definido por la zona I de las aguas portuarias.

El proyecto de plan director de infraestructuras será elaborado por la Autoridad Portuaria, e incluirá: la evaluación de la situación inicial del puerto en el momento de redacción del plan director, la definición de las necesidades de desarrollo del puerto con un horizonte temporal de, al menos, diez años, la determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y la selección de la más adecuada, los estudios de evaluación impacto ambiental que procedan, la previsión de tráfico, capacidad de infraestructuras e instalaciones y su grado de utilización en cada una de las fases de desarrollo, la valoración económica de las inversiones y los recursos, el análisis financiero y de rentabilidad y la definición de la red viaria y ferroviaria de la zona de servicio, en coherencia con los accesos terrestres actuales y previstos.

La aprobación del plan director de infraestructuras que tenga como objeto la construcción de un nuevo puerto corresponderá al Ministro de Fomento, a propuesta de la Autoridad Portuaria.

3. la ejecución de las obras previstas en un plan director de Infraestructuras requerirá, en su caso, la modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, de acuerdo con lo previsto en el artículo 97 de esta Ley.»

JUSTIFICACIÓN

Dotar de una auténtica autonomía a las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 712

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo punto (numerándose como 2) al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«2. Se modifica el apartado 1 y se añade un nuevo apartado 4 al artículo 39, que tendrán la siguiente redacción:

1. El proyecto de Plan de Empresa será elaborado anualmente por la Autoridad Portuaria, de acuerdo con los objetivos definidos, en su caso, en los instrumentos de planificación plurianual que deberán ajustarse a la política económica del Gobierno. Dicho plan deberá contener, como mínimo: un diagnóstico de situación, las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financieras, los objetivos de gestión, los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto, la estructura de personal y oferta de empleo, la evolución de los ratios de gestión, la programación financiera, la programación de inversiones públicas, la estimación de inversiones privadas, el objetivo anual de rentabilidad, los coeficientes correctores de las tasas que correspondan con arreglo a los supuestos expresados en el artículo 7 de la presente Ley y las bonificaciones a las tasas, en su caso, con arreglo a lo dispuesto en de la presente Ley.

4. El proyecto de plan de empresa irá acompañado por una memoria de sostenibilidad que se llevará a cabo de acuerdo con la metodología que será aprobada, junto con los indicadores de sostenibilidad ambientales, por la autoridad competente de cada Comunidad Autónoma, previa audiencia a las Autoridades Portuarias.»

JUSTIFICACIÓN

Prever la participación de las autoridades competentes de las Comunidades Autónomas en el proyecto de plan de empresa.

ENMIENDA NÚM. 713**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 3 del artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Se modifican el apartado 3 del artículo tercero y se reenumera como 4, con el siguiente contenido:

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

6. Las Autoridades Portuarias adoptarán las medidas correctoras de las deficiencias que se detecten en los informes de control, realizando el seguimiento periódico de su cumplimiento, e informará de su adaptación a los distintos órganos de control.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para reforzar la autonomía de las Autoridades Portuarias, incrementando los mecanismos de control.

ENMIENDA NÚM. 714**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de adicionar un nuevo punto (numerándose como 6) al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«6. Se modifica el artículo 53, que tendrá la siguiente redacción:

Artículo 53. Estructura de personal.

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

2. Corresponde a cada Autoridad Portuaria la estructura del personal y su evolución plurianual, así como la oferta anual de empleo.

3. Puertos del Estado realizará un seguimiento de la estructura de personal agregada del sistema portuario.

4. Corresponde a cada Autoridad Portuaria la coordinación de la política de contratación tanto temporal como fija y la distribución de la oferta anual de empleo.»

JUSTIFICACIÓN

Dotar de una autentica autonomía a las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 715**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A los efectos de modificar el apartado 25 del artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«Se propone la modificación del apartado 25 del artículo tercero, que se reenumera como 29, quedando como sigue:

29. Se adiciona una nueva disposición adicional vigésima primera, con el siguiente contenido:

Disposición adicional vigésima primera. Determinación de las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje, de la mercancía, de las embarcaciones deportivas y de recreo, de la tasa por utilización de la zona de tránsito, de la tasa de ayudas a la navegación, de la tarifa fija por el servicio de recepción de desechos generados por buques y de los coeficientes correctores a la tasa del buque, de la mercancía y del pasaje.

1. Las cuantías básicas de la tasa del buque (B y S), de la tasa del pasaje (P), de la tasa de la mercancía (M), de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (E), de la tasa por utilización de la zona de tránsito (T) y de la tasa de ayudas a la navegación (A), establecidas en la presente Ley, podrán ser revisadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, o en la que, en su caso, se apruebe.

2. El valor de la cuantía básica de la tarifa fija por los servicios de recepción de desechos generados por buques (R) establecida en la presente Ley, podrá ser revisada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.

3. Las Autoridades Portuarias establecerán las correspondientes propuestas de coeficientes correctores a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía de acuerdo con los límites y criterios establecidos en el artículo 7.g) de esta Ley. Las propuestas se elevarán al Ministerio de Fomento, que lo remitirá, si procede, al Ministerio de Economía y Hacienda para su incorporación al Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.

4. El Ministerio de Fomento, a propuesta de cada Autoridad Portuaria, oída la Intervención General de la Administración del Estado, establecerá los criterios de elaboración de las contabilidades de costes que han de desarrollar las Autoridades Portuarias, con el objeto de que las propuestas de coeficientes correctores tomen en consideración la estructura de costes con idéntica metodología en todas las Autoridades Portuarias. Asimismo, dicho Departamento podrá fijar los criterios generales de elaboración y presentación de las citadas propuestas.

5. Hasta la aprobación de los criterios generales que deben regir las propuestas de coeficientes correctores y de los criterios de contabilidad de costes, las Autoridades Portuarias podrán realizar libremente sus propuestas de coeficientes correctores, siempre que respeten los límites establecidos en el apartado 7.g) de esta Ley.»

JUSTIFICACIÓN

Dotar de una mayor autonomía a las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 716

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo apartado al artículo tercero del referido texto.

Redacción que se propone:

«(Nuevo.) Se añade una nueva disposición adicional segunda al Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“Disposición adicional segunda. Financiación y asistencia.

1. Los organismos públicos portuarios podrán voluntariamente prestarse asistencia entre sí, poniendo unos sus excedentes de tesorería a disposición de otros

que los necesiten. Puertos del Estado habrá de fijar en cada caso el interés de los préstamos de acuerdo con las condiciones del mercado.

2. Excepcionalmente, cuando concurran circunstancias extraordinarias que imposibiliten dificulten o no aconsejen que una Autoridad Portuaria pueda cubrir necesidades financieras, debidas a causas sobrevenidas o a disfuncionalidades derivadas de la gestión, acudiendo con sus propios medios al mercado de capitales, Puertos del Estado podrá intervenir, mediante cualquier medio, a petición de la entidad, en la financiación de una Autoridad Portuaria. Su Consejo Rector, a iniciativa de su Presidente, establecerá la forma de asistencia que considere más idónea y atendiendo a las circunstancias concretas de cada caso.

3. En el caso previsto en el apartado anterior, Puertos del Estado, con la aprobación de su Consejo Rector, podrá conceder créditos o préstamos, condicionando su otorgamiento al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) La suscripción de un Convenio de Normalización Financiera, cuyo objeto sea definir las condiciones del préstamo, así como la estrategia y acciones exigidas para lograr la estabilidad financiera de la Autoridad Portuaria firmante.

b) Dicho Convenio deberá prever la creación de una Comisión de Seguimiento, compuesta por un representante de la Autoridad Portuaria, uno de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se localiza la Autoridad Portuaria y otro del Organismo Público Puertos del Estado, con el fin de supervisar el cumplimiento del Convenio de Normalización.

c) La Comisión de Seguimiento estará presidida por el representante de la Comunidad Autónoma, asumiendo todas las competencias y funciones necesarias para garantizar el cumplimiento del Convenio de Normalización.

d) Ningún órgano de la Autoridad Portuaria podrá modificar lo dispuesto en el Convenio de Normalización, sin la autorización previa de la Comisión de Seguimiento.

4. Cuando los recursos sean los previstos en el artículo 2.1.d) y e) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, se podrá supeditar su concesión a las mismas condiciones establecidas en el apartado 3, a propuesta de la Autoridad Portuaria, del órgano competente del Estado o de la Administración Pública que gestione la asignación de dichos recursos. No obstante, cuando los recursos sean los previstos en el artículo 2.1.d) correspondientes a aportaciones recibidas del Fondo de Compensación, lo dispuesto en el apartado 3 únicamente será de aplicación cuando se destinen a cofinanciar actuaciones incluidas en los numerales 20 y 50 del apartado 5.b) del artículo 4”»

JUSTIFICACIÓN

Dotar de una mayor autonomía a las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 717

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo apartado a la disposición final segunda del referido texto.

Redacción que se propone:

«Se propone la adición de un apartado a dicha disposición final segunda, que se numera como 3, de esta disposición final segunda, con la siguiente redacción:

“3. Se modifica el apartado 1 del artículo 21, con la siguiente redacción:

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.

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 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”.»

JUSTIFICACIÓN

Dotar de una mayor autonomía a las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 718

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar un nuevo apartado de la disposición final segunda del referido texto.

Redacción que se propone:

«Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 2, con el siguiente tenor:

“2. Se modifica el apartado 1 del artículo 18. Consideración urbanística de los puertos, que tendrá la siguiente redacción:

1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima”.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 719

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de modificar la disposición final tercera del referido texto.

Redacción que se propone:

«Disposición final tercera) Revisión de oficio.

1. Los procedimientos especiales de revisión de actos administrativos nulos o anulables dictados por

los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias, previstos en el capítulo I del Título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, a instancia del interesado o por acuerdo del Ministro de Fomento. La tramitación y resolución de estos procedimientos especiales de revisión corresponderá al Ministro de Fomento.

2. En los supuestos de actos nulos o anulables dictados por los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias en materia tributaria, los procedimientos especiales de revisión previstos en los artículos 217 y 218 de la Ley General Tributaria podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, a instancia del interesado o por acuerdo del Ministerio de Fomento, siendo este último el órgano competente para su tramitación. La resolución de estos procedimientos especiales de revisión corresponderá al Ministerio de Hacienda u órgano en quien éste delegue, según lo dispuesto en la Ley General Tributaria y disposiciones dictadas en desarrollo y aplicación de la misma.

3. El órgano que dictó el acto objeto del procedimiento deberá remitir, en el plazo de diez días, una copia cotejada del expediente, así como un informe de los antecedentes que fuesen relevantes para resolver al órgano competente para tramitar.»

JUSTIFICACIÓN

Mantener la autonomía de las Autoridades Portuarias.

ENMIENDA NÚM. 720

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar una nueva disposición adicional al referido texto.

Redacción que se propone:

(Nueva.) Disposición adicional. Evaluación del sistema portuario por parte de la Agencia de Evaluación y Calidad.

La Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios realizará anualmente un informe sobre el sistema portuario, especialmente entre las relaciones administrativas y de aprobación que mantienen las Autoridades portuarias y Puertos del Estado, con el objetivo de realizar propuestas para la optimización de los recursos y la eficiencia administrativa.

El primer informe que realice la Agencia analizará la evolución de la incidencia administrativa de esta Ley en los trámites que realizan las Autoridades Portuarias respecto a la situación anterior a su entrada en vigor, valorando entre otros los aspectos de simplificación y agilidad administrativa del nuevo sistema respecto a otros que podrían implantarse con una mayor autonomía de las Autoridades Portuarias. Asimismo, se realizará una comparativa de funcionamiento entre el sistema portuario español y los principales referentes internacionales.»

JUSTIFICACIÓN

Prever una evaluación de la incidencia de la pérdida progresiva de autonomía de las Autoridades Portuarias en cada modificación de la Ley de Puertos, así como realizar un seguimiento continuado de la calidad del sistema portuario español, especialmente respecto a la eficiencia administrativa, permitiendo realizar una comparativa internacional.

ENMIENDA NÚM. 721

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A los efectos de adicionar una nueva disposición adicional al referido texto.

Redacción que se propone:

(Nueva.) Disposición adicional. Fomento de la competencia.

La Comisión Nacional de la Competencia realizará, en el plazo de un año, un informe sobre la competencia existente entre los puertos de interés general, comparándolo con la gestión de puertos de los países referentes en la gestión portuaria. El informe realizará recomendaciones para mejorar la competitividad del sistema portuario español, que, entre otros aspectos, incidirán en la necesidad, en su caso, de reforzar la autonomía de las Autoridades Portuarias en contraposición al actual modelo de gestión.»

JUSTIFICACIÓN

Estudiar medidas que permitan mejorar la competitividad del sistema portuario español.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**