

Universidad Politécnica de Madrid
E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

Departamento de Ingeniería Civil:

Ordenación del Territorio, Urbanismo y Medio Ambiente

PUERTOS Y COSTAS

E

INGENIERÍA PORTUARIA

EL RÉGIMEN JURÍDICO
DE LOS
PUERTOS DEL ESTADO
ADENDA DE LEGISLACIÓN

2ª Edición

(Actualizada a Enero 2008)

José Luis Almazán Gárate

Manuel Estepa Montero

Enero 2008

**ADENDA DE
LEGISLACIÓN DE PUERTOS DEL ESTADO.**

2ª EDICIÓN

ACTUALIZADA A ENERO 2008

Preparada por:

**José Luis Almazán Gárate
Dr. Ing. de Caminos Canales y Puertos
Ldo. en Ciencias Económicas y Empresariales**

**Manuel Estepa Montero
Dr. en Derecho**

Enero 2008

TABLA DE CONTENIDOS

0. ÍNDICE

1. Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE número 283, de 25 de noviembre).

2. Modificaciones legislativas operadas en la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE núm. 283, de 25 de noviembre).

3. Ley 48/2.003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, (BOE número 284, de 27 de noviembre).

4. Índice analítico.

ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| 1. Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE número 283, de 25 de noviembre). | 11 |
| EXPOSICIÓN DE MOTIVOS..... | 13 |
| EXPOSICIÓN DE MOTIVOS. LEY 62/1997, DE 26 DE DICIEMBRE. | 18 |
| TÍTULO PRELIMILAR. Disposiciones Generales..... | 19 |
| Capítulo I. Objeto de la Ley. | 19 |
| Capítulo II. De los puertos e instalaciones marítimas..... | 19 |
| Capítulo III. De la marina mercante. | 21 |
| TÍTULO PRIMERO. De la organización portuaria del Estado. | 23 |
| Capítulo I. Organización, planificación y gestión de los Puertos del Estado. | 23 |
| Sección 1ª. Competencias..... | 23 |
| Sección 2ª. Naturaleza y delimitación del dominio público portuario..... | 24 |
| Sección 3ª. Planificación, proyectos y construcción. | 25 |
| Sección 4ª. Gestión del sistema portuario. | 27 |
| Capítulo II. Del Ente público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias. | 27 |
| Sección 1ª. Del Ente público Puertos del Estado. | 27 |
| Sección 2ª. De las Autoridades Portuarias. | 31 |
| TÍTULO SEGUNDO. De la gestión del dominio publico portuario..... | 38 |
| Capítulo I. Utilización del dominio público portuario y prestación de servicios portuarios..... | 38 |
| Sección 1ª. Disposiciones generales..... | 38 |
| Sección 2ª. Autorizaciones. | 38 |
| Sección 3ª. Concesiones. | 38 |
| Sección 4ª. La prestación de los servicios portuarios..... | 39 |
| Capítulo II. Régimen económico de la utilización del dominio público portuario estatal y de la prestación de los servicios portuarios..... | 39 |
| Sección 1ª. Normal generales. | 39 |
| Sección 2ª. Cánones. | 39 |
| Sección 3ª. De las tarifas por servicios portuarios..... | 39 |
| TÍTULO TERCERO. De la Marina Mercante | 40 |
| Capítulo I. Objetivos | 40 |
| Capítulo II. Explotación naviera y régimen de las navegaciones..... | 40 |
| Sección 1ª. Buques y Empresas navieras..... | 40 |
| Sección 2ª. Comercio exterior de buques..... | 41 |
| Sección 3ª. Navegación interior..... | 42 |

| | |
|---|-----------|
| Sección 4ª. Navegación de cabotaje. | 42 |
| Sección 5ª. Navegación exterior y extranacional..... | 42 |
| Sección 6ª. Establecimiento de obligaciones de servicio público..... | 43 |
| Sección 7ª. Conferencias marítimas y consejos de usuarios. | 43 |
| Capítulo III. Administración marítima. | 44 |
| Sección 1ª. Administración Central..... | 44 |
| Sección 2ª. Administración periférica. | 46 |
| Sección 3ª. Sociedad de Salvamento y Seguridad marítima..... | 46 |
| Capítulo IV. De los Cuerpos de la Marina Civil..... | 50 |
| Capítulo V. Del servicio de practicaaje. | 50 |
| Capítulo VI. Tasas por servicios de inspección y control..... | 51 |
| Título IV. Régimen de policía..... | 52 |
| Capítulo I. Reglamento de policía de los puertos del Estado. | 52 |
| Capítulo II. Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación. | 52 |
| Capítulo III. Infracciones. | 54 |
| Capítulo IV. Sanciones y otras medidas..... | 61 |
| Sección 1ª. Disposiciones Generales. | 61 |
| Sección 2ª. Sanciones aplicables. | 62 |
| Sección 3ª. Indemnización por daños y perjuicios..... | 64 |
| Capítulo V. Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares. | 64 |
| DISPOSICIONES ADICIONALES. | 65 |
| DISPOSICIONES TRANSITORIAS. | 74 |
| DISPOSICIÓN DEROGATORIA..... | 78 |
| DISPOSICIONES FINALES. | 79 |
| ANEXO. | 80 |
| DISPOSICIONES DE LA LEY 62/1997, DE 26 DE DICIEMBRE. DISPOSICIÓN ADICIONAL. | 80 |
| DISPOSICIONES TRANSITORIAS..... | 81 |
| 2. Modificaciones legislativas operadas en la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE núm. 283, de 25 de noviembre). | 83 |
| 3. Ley 48/2.003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, (BOE número 284, de 27 de noviembre). | 87 |
| EXPOSICIÓN DE MOTIVOS..... | 89 |
| TÍTULO I. Régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal..... | 103 |
| Capítulo I. Principios y objetivos del régimen económico..... | 103 |

| | |
|---|-----|
| Capítulo II. De los recursos económicos del sistema portuario..... | 105 |
| Capítulo III. Del Fondo de Compensación Interportuario..... | 106 |
| Capítulo IV. De las tasas portuarias. | 107 |
| Sección 1ª. Ámbito de aplicación y reglas generales. | 107 |
| Sección 2ª. Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario. | 111 |
| Sección 3ª. Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias..... | 114 |
| Sección 4ª. Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios..... | 127 |
| Sección 5ª. Tasas por servicios..... | 129 |
| Capítulo V. De los precios privados por servicios prestados por las Autoridades Portuarias. | 131 |
| TÍTULO II. Régimen de planificación, presupuestario, tributario, de funcionamiento y de control. | 132 |
| Capítulo I. Régimen de planificación de los puertos de interés general..... | 132 |
| Capítulo II. Régimen presupuestario. | 134 |
| Capítulo III. Régimen contable..... | 135 |
| Capítulo IV. Régimen de fiscalización y control..... | 135 |
| Capítulo V. Régimen tributario..... | 136 |
| Capítulo VI. Régimen patrimonial. | 136 |
| Capítulo VII. Régimen de los recursos humanos..... | 138 |
| TÍTULO III. La prestación de servicios. | 140 |
| Capítulo I. De los servicios. | 140 |
| Capítulo II. De los servicios portuarios. | 140 |
| Sección 1ª. Concepto y clases de servicios portuarios..... | 140 |
| Sección 2ª. Los servicios portuarios generales. | 140 |
| Sección 3ª. Los servicios portuarios básicos..... | 141 |
| Sección 4ª. Autoprestación e integración de servicios portuarios básicos. | 149 |
| Sección 5ª. La regulación de la competencia en los servicios portuarios básicos..... | 150 |
| Sección 6ª. Disposiciones particulares. | 153 |
| Capítulo III. De los servicios comerciales y otras actividades. | 158 |
| Capítulo IV. Servicio de señalización marítima..... | 160 |
| TÍTULO IV. Del dominio público portuario estatal. | 162 |
| Capítulo I. Modelo de gestión. | 162 |

| | |
|---|------------|
| Capítulo II. De los bienes que lo integran..... | 162 |
| Capítulo III. De la utilización del dominio público portuario estatal..... | 162 |
| Capítulo IV. El Plan de utilización de los espacios portuarios. | 164 |
| Capítulo V. Autorizaciones. | 166 |
| Sección 1ª. Clases de autorizaciones..... | 166 |
| Sección 2ª. Autorizaciones de ocupación del dominio público portuario..... | 166 |
| Capítulo VI. Concesiones demaniales..... | 168 |
| Sección 1ª. Disposiciones generales..... | 168 |
| Sección 2ª. Procedimiento de otorgamiento de las concesiones. | 170 |
| Sección 3ª. Disposiciones aplicables a las concesiones. | 173 |
| Sección 4ª. Garantías..... | 175 |
| Capítulo VII. Extinción de autorizaciones y concesiones..... | 176 |
| Capítulo VIII. Del contrato de concesión de obras públicas portuarias. | 178 |
| Capítulo IX. Medios de ejecución. | 180 |
| Capítulo X. Del medio ambiente y de la seguridad..... | 180 |
| DISPOSICIONES ADICIONALES. | 182 |
| DISPOSICIONES TRANSITORIAS..... | 190 |
| DISPOSICIÓN DEROGATORIA..... | 195 |
| DISPOSICIONES FINALES. | 195 |
| 4. ÍNDICE ANALÍTICO..... | 203 |

1. Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE número 283, de 25 de noviembre).

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

1

La dispersión de la legislación vigente en los ámbitos de la gestión portuaria y el tráfico marítimo, cuya antigüedad, en algunos casos se remonta al siglo XIX, unido, en cuanto al régimen portuario, a la promulgación de una nueva legislación de carácter tributario y, sobre todo, de la nueva Ley de Costas y su Reglamento, modificadoras de la regulación y régimen jurídico de los bienes que, clasificados como dominio público marítimo-terrestre estatal, constituyen el soporte sobre el que se ha establecido el servicio portuario, plantea la necesidad de abordar la regulación de los puertos para lograr un texto normativo que armonice su contenido con el resto del Ordenamiento jurídico y delimite el campo competencial del Estado en esta materia.

La constitución en sus artículos 148.1.6.^a y 149.1.20.^a atribuye a las Comunidades Autónomas determinadas competencias en materia de puertos, las cuales han sido asumidas en sus respectivos Estatutos, unidas a las transferencias en el proceso de traspaso de competencias del Estado obligan a concretar los bienes e instalaciones portuarias sobre los que el Estado ostenta la titularidad o ejerce sus competencias, clarificando al propio tiempo, el régimen jurídico de la ocupación de los bienes de dominio público marítimo-terrestre estatal que la construcción o ampliación de los puertos de competencia autonómica requiera.

Tanto cada puerto individual, así como el conjunto de todos ellos, considerado como un sistema portuario, son, sin duda, unidades económicas y de prestación de servicios de una importancia notable, que exigen una amplia autonomía de gestión, agilidad y procedimientos desburocratizados, y la aplicación de sistemas empresariales actualizados de contabilidad, estadísticas y control de gestión, todo esto es muy difícil de conseguir con la rígida estructura de la Administración pública y es por tanto necesario crear Entidades públicas de gestión, que desarrollen su actividad de acuerdo con reglas y procedimientos empresariales.

En este sentido el 86 por 100 del total de las importaciones y el 68 por 100 de las exportaciones españolas, en toneladas (1990), pasan por los puertos, lo que da una idea de su importancia estratégica económica. Es fundamental por tanto dotarlos de una organización capaz de garantizar una gestión eficaz en un sector como es el del transporte, intensivo en capital, y donde el tiempo es un factor económico y de competencia destacado.

Si la Resolución sobre Política Portuaria, adoptada por el Parlamento Europeo en noviembre de 1988, contiene recomendaciones de autonomía de gestión portuaria, de competencia entre puertos marítimos y de cobertura de costes por transferencia a los usuarios, la entrada en vigor del Mercado Único Europeo el 1 de enero de 1993, plantea un reto a los puertos españoles y a sus sistemas de transportes terrestre: Llegar a ser considerados por el transporte internacional como una adecuada puerta de entrada de Europa.

Todos estos Objetivos y planteamientos se resumen en una exigencia creciente de que se consiga una gestión desburocratizada y eficaz en los puertos, a lo que se pretende dar respuesta desde la Ley, dotando al conjunto del sistema portuario español que depende de la administración del Estado, de un marco institucional adecuado que permita lograr los niveles deseados de eficacia en la gestión y en la prestación de los servicios portuarios demandados.

En cuanto a la marina mercante, España, por su historia, su realidad socio-económica, su situación y configuración geográfica, -tiene 7.880 Kilómetros de costa entre el territorio peninsular, los dos Archipiélagos y las ciudades de Ceuta y Melilla, con un equipamiento numeroso e importante de puertos comerciales, pesqueros y deportivos-, considera que la marina mercante y el transporte marítimo son vitales para su desarrollo económico, necesitándose, además, que los poderes públicos presten una constante atención a la salvaguardia de nuestro ambiente marino y realice una actuación precisa, en materia de navegación de cabotaje.

El sector del transporte marítimo aporta anualmente al PIB específico de transportes, aproximadamente, un 19 por 100, equivalente a unos 230.000 millones de pesetas, que vienen a ser un 1,1 por 100 del PIB nacional, generando un empleo directo de 35.000 personas

(25.000 embarcadas y 10.000 en tierra), e indirecto que se estima en 110.000 puestos de trabajo, incluyendo construcción naval, industria auxiliar, servicios al sector, etc.

Además, en el comercio exterior, la flota civil española realizó, en 1990 un 27,6 por 100 de las importaciones y un 12,8 por 100 de las exportaciones, produciendo una balanza deficitaria de fletes marítimos que, en 1988, supuso unos ingresos de 74.931 millones de pesetas y unos pagos de 138.672 millones.

En este orden de ideas, puede afirmarse que España es un país en el que no cabe vivir de espaldas al mar. La marina mercante y el transporte marítimo nacional desempeñan un papel de primerísima relevancia para la adecuada atención de las necesidades socio-económicas de los ciudadanos, por lo que no puede sino apreciarse la existencia de un interés público en la adecuada dimensión, calidad y estructura de aquélla y en la eficacia y eficiencia de éste.

Dicho interés público exige una normativa reguladora de la actividad de la marina mercante y que permita que el transporte marítimo sea eficaz, esto es, que actúe sobre situaciones reales y vigentes en cada momento, por lo que su ordenamiento legal debe adaptarse a los constantes cambios de todo orden que el transcurso del tiempo va produciendo en una actividad económica tan singular como lo es el transporte marítimo.

La hasta ahora vigente legislación reguladora de la marina mercante y del transporte marítimo data en sus normas básicas de 1956, año en que se promulga la Ley de ordenación y renovación de la flota mercante, y a la que sucedieron numerosas disposiciones, la mayoría de carácter reglamentario que han tratado, de forma asistemática y dispersa, de hacer frente a las nuevas necesidades y situaciones que se han ido produciendo desde la fecha citada hasta nuestros días, periodo en el que se han producido profundísimos cambios que han afectado a los aspectos técnico, económico, social y político del transporte marítimo. Asimismo, la adaptación de esas normas, promulgadas algunas de ellas hace más de medio siglo, a las nuevas exigencias derivadas del ordenamiento constitucional y del acervo normativo comunitario, hacían que la revisión general de las mismas fuera una tarea auténticamente inaplazable.

Por ello, la Ley que ahora se promulga supone una profunda modernización de la legislación marítima nacional, posibilitando el tránsito desde un modelo autoritario e intervencionista a otro liberal en cuanto a la ordenación de los tráficos, pero social en cuanto a los mecanismos precisos para garantizar los intereses generales. En efecto, la Ley sienta las bases que permiten la gradual implantación, con las correcciones que resulten necesarias, de las reglas del mercado en una actividad empresarial que tradicionalmente había sido objeto de una fuerte protección e intervención administrativa. Las Empresas marítimas, tanto públicas como privadas, podrán operar en un marco más moderno y flexible, pero también tendrán que afrontar el reto de la competitividad en el entorno comunitario, para lo cual se precisa una exigente adecuación gradual a la demanda del transporte marítimo, cada vez más exigente y selectiva.

2

En los desaparecidos Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Transportes, Turismo y Comunicaciones, se ha venido trabajando desde hace varios años en la elaboración de borradores de textos legales que tenían por objeto, respectivamente, la regulación de la gestión de los Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Una vez creado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes e integradas, por tanto, en un mismo Departamento, las competencias del Estado en materia de puertos y de marina mercante, pareció razonable tanto por un criterio de economía legislativa, como por tratarse de competencias y actividades relacionadas, el integrar ambos borradores en una Ley única, denominada de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La función de los puertos como intercambiadores de modos de transporte marítimos y terrestres, no es sin duda ajena al funcionamiento de la marina mercante si se tiene en cuenta que la existencia de la actividad marítima es la razón de ser de los puertos y que desde éstos tiene la Administración marítima que actuar estableciendo los controles necesarios que garanticen el correcto desarrollo de su actividad.

El hecho de que se produzca alguna modificación respecto de la situación precedente en el reparto de competencias que se asignan a las Autoridades Portuarias y Marítimas, y la conveniencia de que la distribución de funciones quede debidamente matizada y clarificada, tienen debida respuesta en la utilización de un texto legal único.

La Política de la marina mercante y del transporte marítimo, no se limita, lógicamente, al espacio físico portuario, sino que se extiende a lo que el legislador ha denominado "zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción", e incluso fuera de ellas cuando regula un sector de actividad económica que actúa o puede actuar en todas las aguas navegables.

El tratamiento unificado de las políticas portuarias y marítimas, que la Ley conlleva, supone una ruptura con modelos precedentes y sin duda garantizará la necesaria coordinación entre ambos ámbitos y la actuación armónica de Autoridades Portuarias y Marítimas. Con todo, existen notables diferencias entre las funciones marítimas y las responsabilidades portuarias, por lo que se establece una diferente estructura administrativa para cada ámbito.

3

A) En el ámbito de la gestión portuaria, constituye el objeto primordial de la Ley el establecimiento del modelo de organización y explotación del sistema portuario de titularidad estatal.

A la vista de la experiencia acumulada desde la promulgación de la Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, se ha preferido eliminar las rigideces propias de la función y estructura administrativa, para hacer compatible la prestación del servicio encomendado al Estado con los principios de eficiencia, agilidad y flexibilidad propios de la gestión empresarial que en los puertos se deben desarrollar.

En España, la larga tradición histórica de dependencia estatal del dominio portuario, se ha visto consolidada y reafirmada en el texto constitucional, que atribuye la competencia sobre los puertos de interés general, que en general coinciden con los que desarrollan actividades comerciales, a la Administración del Estado, y los de refugio, deportivos y en general los no comerciales a las Comunidades Autónomas, zanjando así un debate teórico que no encuentra una respuesta definitiva en el derecho comparado.

Las características de los servicios portuarios, cuyo objetivo fundamental es asegurar la transferencia de mercancías entre medios de transporte terrestre y marítimos, en condiciones de eficacia, economía, rapidez y seguridad, y las experiencias de gestión habidas en todo el mundo, y también en España, han conducido a que los textos y organizaciones especializados se pronuncien, en general, de entre los diversos modelos posibles de gestión, por la descentralización en lo que se refiere a la gestión global de los servicios portuarios.

La fórmula más habitualmente recomendada en la actualidad para la gestión de puertos públicos, es la creación de una Entidad pública con autonomía de gestión, dotada de personalidad jurídica y presupuestos propios, y gestionada con criterio de eficacia y empresariales. Esta Autoridad Portuaria puede otorgar en concesión o por medio de contratos la explotación de ciertos servicios especializados, para los que pueda carecer de la rapidez, la especialización y el estímulo necesarios.

La Ley contempla un único modelo de gestión portuaria basado en unas Entidades públicas denominadas Autoridades Portuarias (denominación acuñada internacionalmente para los órganos de gestión de los puertos), con autonomía de gestión superior a la de los actuales Puertos Autónomos y objetivos y procedimientos de gestión empresariales en sustitución de los organismos Autónomos del Estado, excesivamente rígidos o burocratizados para las necesidades portuarias.

Se trata de Entidades públicas con características, estructura y competencias semejantes a los actuales Puertos Autónomos, las ventajas de cuyo régimen se han podido experimentar durante más de veinte años de funcionamiento simultáneo con el de las Juntas de Puerto, y cuya gestión será coordinada y controlada por el Ente Público Puertos del Estado, que asume el papel de un <<holding>>, situado bajo la dependencia y directrices del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Se asignan como competencias de la Autoridad Portuaria las que actualmente tienen los Puertos Autónomos y Juntas de Puertos, completada con las de gestión de las operaciones marítimas portuarias y de las funciones de prácticos, amarradores y remolcadores, que se definen como servicios portuarios y que tienen notable incidencia técnica y económica en la explotación portuaria. Estas competencias son ejercidas actualmente por las Comandancias Militares de Marina y pasarán, a ser desarrolladas por Autoridades Portuarias, como órgano de gestión de las actividades marítimas portuarias.

Actualmente el cantil o borde del muelle es la línea divisoria de competencias entre los organismos portuarios y las Comandancias de Marina, que desarrollan respectivamente, las atribuidas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en materia de puertos y de marina mercante.

Se ha estimado más adecuado para el sistema de Puertos del Estado la adopción del principio de gestión unitaria para todas las actividades portuarias marítimas y terrestres, de modo que se concentran en la Autoridad Portuaria todas las competencias y responsabilidades relativas a la gestión de los servicios de los puertos, tanto si se prestan en la zona terrestre como en la zona marítima del puerto y sin perjuicio de otras competencias administrativas que, ejerciéndose en el puerto por los distintos órganos competentes, no tienen directa relación con la gestión y explotación de la Entidad portuaria. Es ésta una aportación importante de la Ley desde el punto de vista del usuario y de la eficacia en la gestión de las operaciones.

Se crea un Ente público denominado Puertos del Estado con responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema portuario y funciones de <<holding>> sobre las Autoridades Portuarias, que se pueden resumir en la fijación de directrices y objetivos de gestión, en la asignación de recursos y apoyos financieros, el control de gestión y la determinación de sistemas unificados de información y contabilidad, la planificación global de inversiones y la propuesta de designación de los altos responsables de dichas Autoridades Portuarias. Se trata de dar una respuesta ágil y eficaz en el desarrollo de una labor de supervisión, coordinación y control de unas Autoridades Portuarias que se conciben como entes públicos de gestión empresarial.

Todo ello sin perjuicio obviamente, de las competencias que le corresponden al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, al de Economía y Hacienda y al Gobierno en la gestión de los puertos.

La coexistencia actual de una estructura laboral en algunos puertos, con una estructura funcional en los órganos centrales de control de gestión, establece una indeseable compartimentación, impidiendo el trasvase de personal y de experiencias de los órganos de gestión periféricos a los centrales y viceversa. Por ello se estructura el Ente público con características empresariales y laborales semejantes a las Autoridades Portuarias.

Por otra parte, la necesidad de disponer, para la gestión de un <<holding>> que factura anualmente del orden de 75.000 millones de pesetas, de personal con experiencia en la gestión empresarial y profesionales de diferente formación, hace recomendable abrirse al mercado laboral sin las limitaciones que, para este tipo de especializaciones, puede significar el tener que ceñirse a las normas reguladoras de la función pública.

Desde el punto de vista económico-financiero, se introducen variaciones importantes, como son:

- Financiación del Ente público Puertos del Estado a partir de los recursos generados por el conjunto del sistema portuario. Este planteamiento responde a un principio general de atribución sectorial de la totalidad de los costes de su gestión, y de establecimiento de una contabilidad que permita conocer la totalidad de los costes generados por el desarrollo de la actividad.

- La consolidación de un Fondo de Compensación, con destino a inversiones del conjunto del sistema portuario, ya creado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 1985, y que ha demostrado su utilidad para aprovechar al máximo la capacidad de autofinanciamiento del conjunto del sistema portuario, reduciendo la necesidad de acudir a subvenciones y transferencias a cargo de los Presupuestos Generales del Estado, y como instrumento de una política globalizadora y racionalizadora del sistema portuario, considerado en su conjunto como una unidad económica.

- La definición de las tarifas por servicios portuarios prestados directamente por las autoridades portuarias como recursos de Derecho privado, en sustitución del anterior carácter de precios públicos que venía planteando problemas de rigidez y de adaptabilidad para su necesaria utilización como instrumentos de gestión portuaria.

- Los cánones por concesiones y autorizaciones se definen como precios públicos, de acuerdo con el contenido de la Ley de Tasas y Precios Públicos.

B) En lo que se refieren al régimen de la marina mercante, las líneas directrices que informan el texto son las siguientes:

- a) Delimitación de las competencias marítimas del Estado, concretando la definición de conceptos establecidos en la Constitución, Estatutos de Autonomía y en la legislación vigente:

- Marina mercante.
- Transporte marítimo.
- Flota civil española.
- Empresa naviera.
- Régimen de las navegaciones (interior, de cabotaje, exterior y extranacional).

- Aguas situadas en las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

b) La consolidación del proceso de unificación y, en todo caso, la armonización o aproximación de los sistemas y legislaciones marítimas europeas -impulsado por el Acta única- obliga a un nuevo redimensionamiento de las estructuras socio-económicas, también en el sector marítimo, para abordar la realización efectiva del Mercado Único Interior en 1993.

c) Supresión de ciertas trabas administrativas existentes en el sector marítimo dentro del principio de la libertad de Empresa en el marco de la economía de mercado, matizado por las exigencias de la economía general, el de la defensa de los usuarios y el de la subordinación de la riqueza a los intereses generales del país, recogidos en los artículos 38, 51 y 128 de la Constitución Española.

La Ley establece los requisitos para que los buques puedan ser registrados y abanderados en España y, con ello, para obtener la nacionalidad española inspirándose al respecto en el liberal principio de la residencia o domicilio de los sujetos titulares, sin exigencias relativas a la nacionalidad.

En cuanto a la nacionalidad de los miembros de la dotación de nuestros buques mercantes, se ha previsto también la incidencia de la libre circulación de los trabajadores en el seno del Mercado Común.

La Ley deroga expresamente el conjunto de leyes prohibitivas o restrictivas de la importación o exportación de buques, estableciendo la libertad de su comercio exterior en consonancia con la liberalización que ha venido impuesta en el ámbito intracomunitario y en el de los países EFTA como consecuencia de nuestra Integración a las Comunidades Europeas.

d) Reorganización y modernización de la Administración marítima, tanto a nivel central (Dirección General de la Marina Mercante) como a nivel periférico (Capitanías marítimas), en concordancia con la necesaria especialización que demanda la complejidad técnica del tráfico marítimo civil. La creación de las Capitanías Marítimas como nuevos órganos periféricos, de carácter exclusivamente civil, supone la cesación de la delegación de funciones marítimas civiles que venían ejerciendo las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina y la definitiva separación de la gestión administrativa de la marina civil y de la marina de guerra.

e) Creación de una sociedad estatal denominada <<Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima>>, que asume la prestación de determinados servicios que demandan mayor libertad de gestión, tales como la seguridad y el salvamento marítimo o la lucha contra la contaminación.

f) Creación de un Registro especial de buques y Empresas navieras adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y con sede en las Islas Canarias, que posibilite la competitividad de nuestras Empresas navieras a través de una serie de medidas homologables a las existentes en Registros similares de países miembros de la CEE.

g) Finalmente, se regula a la luz de los principios constitucionales y la doctrina consolidada del Tribunal Constitucional, la potestad sancionadora de la Administración en el ámbito de la marina civil, con derogación de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, y establecimiento de un régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito marítimo, en tres órdenes que atienden al bien jurídico afectado: La seguridad marítima; el tráfico marítimo, y la contaminación del medio marino producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

La estructura de la Ley es la siguiente:

- En un título preliminar de disposiciones generales se recogen las definiciones de los conceptos básicos que sirven para delimitar las competencias del Estado en materia de puertos y de marina mercante.
- Los títulos I y II se refieren a las competencias en materia de puertos, centrándose el primero en la organización que se crea para el desarrollo de las mismas, y el segundo en la regulación de la gestión del dominio público portuario.
- El título III se refiere a la marina mercante y a la organización de la Administración que la regula.
- El título IV establece las bases legales de un régimen de policía que incluye la gestión portuaria y de la marina mercante.
- Un conjunto de disposiciones adicionales, transitorias, una disposición derogatoria, disposiciones finales y un anexo completan el texto de la Ley.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS. LEY 62/1997, DE 26 DE DICIEMBRE.

Los puertos de interés general constituyen un elemento esencial del sistema general de transporte, por lo que, dado que éste constituye un hecho económico de la mayor importancia, el Estado debe establecer criterios generales para ajustarlo al objetivo de llevar a cabo una política económica común y para adecuarlo a las existencias de unidad de la economía que requiere un mercado único. De ello se deriva la necesidad de mantener la coordinación del sistema portuario estatal a través del establecimiento de unas normas comunes de funcionamiento y gestión.

Sin embargo, la incidencia creciente de los puertos en la economía española requiere una adaptación de su modelo de organización a las circunstancias de un entorno cambiante, cada vez más abierto y libre. Para ello, resulta recomendable profundizar en la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias, que ya tienen personalidad jurídica y patrimonio propio y plena capacidad de obrar, fomentando el desarrollo de una organización profesionalizada, ágil y adaptada a las peculiaridades de cada puerto, capaz de garantizar la prestación de unos servicios eficientes y eficaces y desarrollar su actividad con criterios empresariales.

Ahora bien, dada la organización territorial del Estado y el impacto económico y social que para las Comunidades Autónomas tienen los puertos de interés general ubicados en su territorio, resulta conveniente establecer las medidas precisas para facilitar que aquéllas participen con mayor intensidad en la estructura organizativa de las Autoridades Portuarias, al objeto de que las decisiones que éstas adopten en el ejercicio de las competencias y funciones que la Ley les atribuye puedan integrar de manera más efectiva los propios intereses económicos y territoriales de las Comunidades Autónomas afectadas.

Por todo ello, es necesario introducir algunas modificaciones en el modelo de organización y explotación del sistema portuario de titularidad estatal consagrado en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del estado y de la Marina Mercante, a fin de alcanzar las siguientes metas:

Reforzar la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias, para que desarrollen su actividad con procedimientos de gestión empresarial, sin perjuicio de los necesarios mecanismos de control y de coordinación.

Regular la participación de las Comunidades Autónomas en la estructura y organización de los puertos de interés general, a través de la designación de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias. A tal fin, se establece que las Comunidades Autónomas designen a su Presidente y determinen la composición última de su Consejo de Administración, aunque garantizando, en todo caso, la presencia en éste de las Administraciones local, autonómica y central, de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas y de los sectores económicos relevantes relacionados con el tráfico portuario.

Profesionalizar la gestión de cada puerto y potenciar la presencia del sector privado en las operaciones portuarias.

Configurar al ente público Puertos del Estado como órgano encargado del control de las facultades que ejerce en nombre del Estado, de la ejecución de la política portuaria del Gobierno y de la coordinación y control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, ejerciendo, además, funciones consultivas y de asesoramiento, así como otras comunes al conjunto de los puertos que lo integran.

Por último, es necesario significar, por un lado, que esta Ley garantiza, de hecho, la libertad tarifaria de las Autoridades Portuarias, sin más límites que los que se deducen del objetivo de autofinanciación y los que resulten del mantenimiento de un marco de libre y leal competencia, evitando prácticas abusivas en relación a tráficos cautivos, así como actuaciones discriminatorias u otras acciones análogas. Por otro, la nueva configuración del Fondo de Contribución elimina cualquier discrecionalidad, tanto en las aportaciones al mismo por parte de las Autoridades Portuarias, como en su distribución entre éstas, que se realizará por un Comité en el que estarán representadas las mismas, a la vez que se acota la cuantía económica del mismo que, por otra parte, es inferior a la del Impuesto de Sociedades, del que están exentos los organismos portuarios. Asimismo, se establece la regulación de los elementos esenciales de los cánones, a fin de dar a dichas prestaciones patrimoniales de carácter público la debida cobertura legal, a raíz de la doctrina que se deriva de la Sentencia del Tribunal Constitucional 185/1995, de 14 de diciembre.

Con esta modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se trata en definitiva de mejorar el régimen jurídico bajo el que se desarrolla la actividad portuaria, de integrar los intereses de las Comunidades Autónomas en la gestión de los puertos de interés general, de establecer un escenario de libre y leal competencia, perfilando los papeles que han de jugar tanto el sector público como el privado, y de dotar, en última instancia, al sistema portuario español de las facilidades necesarias para mejorar su posición competitiva en un mercado abierto. Todo ello en un régimen de autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias, reflejado en su plena capacidad para desarrollar las políticas portuarias y de inversiones, comerciales, de organización y servicios y de recursos humanos, etc., que les permita ejercer su actividad con criterios empresariales.

TÍTULO PRELIMILAR. Disposiciones Generales

Capítulo I. Objeto de la Ley.

Artículo 1. Objeto de la Ley.

Es objeto de la presente Ley:

- Determinar y clasificar los puertos que sean de competencia de la Administración General del Estado.
- Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos.
- Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.
- Determinar la organización portuaria estatal, dotando a los puertos de interés general de un régimen de autonomía funcional y de gestión para el ejercicio de las competencias atribuidas por esta Ley, y regular la designación por las Comunidades Autónomas de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.
- Establecer el marco normativo de la marina mercante.
- Regular la Administración propia de la marina mercante.
- Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la marina mercante y en el portuario de competencia estatal.

Capítulo II. De los puertos e instalaciones marítimas.

Artículo 2. Puertos marítimos: Concepto.

1. A los efectos de esta Ley, se denomina puerto marítimo al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

2. Para su consideración como puertos deberán disponer de las siguientes condiciones físicas y de organización:

a) Superficie de agua, de extensión no inferior a media hectárea, con condiciones de abrigo y de profundidad adecuadas, naturales u obtenidas artificialmente, para el tipo de buques que hayan de utilizar el puerto y para las operaciones de tráfico marítimo que se pretendan realizar en él.

b) Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque, que permitan la aproximación y amarre de los buques para realizar sus operaciones o permanecer fondeados, amarrados o atracados en condiciones de seguridad adecuadas.

c) Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres.

Infraestructuras terrestres y accesos adecuados a su tráfico que aseguren su enlace con las principales redes de transporte.

d) Medios y organización que permitan efectuar las operaciones de tráfico portuario en condiciones adecuadas de eficacia, rapidez, economía y seguridad.

3. Se entiende por tráfico portuario las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto y las de transferencia entre éstos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamientos y de

pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

4. Los puertos marítimos pueden ser comerciales o no comerciales.

5. Asimismo, los puertos marítimos pueden ser considerados de interés general en atención a la relevancia de su función en el conjunto del sistema portuario español.

6. Son instalaciones portuarias las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

Artículo 3. Puertos comerciales.

1. Son puertos comerciales los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiéndose por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, trasbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas.

2. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques.

3. A los efectos exclusivos de esta Ley, no tienen la consideración de actividades comerciales portuarias:

a) Las operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio público de estiba y desestiba.

b) El atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos y militares.

c) Las operaciones de carga y descarga que se efectúen manualmente, por no estar justificada económicamente la utilización de medios mecánicos.

d) La utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de las actividades señaladas en este apartado.

4. No son puertos comerciales, a los efectos de esta Ley:

a) Los puertos pesqueros, que son los destinados exclusiva o fundamentalmente a la descarga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o a servir de base de dichos buques, proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento.

b) Los destinados a proporcionar abrigo suficiente a las embarcaciones en caso de temporal, siempre que no se realicen en él operaciones comerciales portuarias o éstas tengan carácter esporádico y escasa importancia.

c) Los que estén destinados para ser utilizados exclusiva o principalmente por embarcaciones deportivas o de recreo.

d) Aquellos en los que se establezca una combinación de los usos a que se refieren los apartados anteriores.

5. El *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*¹ previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Hacienda, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Sanidad y Consumo y de Trabajo y Seguridad Social autorizará en los puertos estatales la realización de operaciones comerciales.

En los puertos de competencia autonómica, la realización de operaciones comerciales deberá contar con informes favorables de los Ministerios señalados en el párrafo anterior, por lo que se refiere al tráfico marítimo y seguridad de la navegación y, en su caso, a la existencia de adecuados controles aduaneros, de sanidad y de comercio exterior.

6. Los puertos comerciales que dependan de la Administración del Estado integrarán en la unidad de su gestión los espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio. Asimismo, podrán incluir en su ámbito espacios destinados a otras actividades no comerciales cuando éstas tengan carácter complementario de la actividad esencial, o a equipamientos culturales o recreativos,

¹ La Disposición adicional única, apartado 1º, de la Ley 62/1.997, de 26 de diciembre, establece que: <<Las menciones que en la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se hacen al Ministro o Ministerio de Obras Públicas y Transportes deben entenderse hechas al Ministerio de Fomento.>>¹

certámenes feriales y exposiciones siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario.

Artículo 4. Instalaciones marítimas (Anulado por la Sentencia del Tribunal Constitucional 40/1.998, de 19 de febrero).

1. Son instalaciones marítimas los embarcaderos marítimos, las instalaciones de varada y de reparación naval, y otras obras similares que, ocupando espacios de dominio público marítimo-terrestre, no incluidos en las zonas de servicio de los puertos, se destinen al trasbordo de mercancías, pasajeros o pesca, siempre que no cumplan los requisitos establecidos en los artículos anteriores para ser considerados como puertos marítimos, y que en la fecha de entrada en vigor de esta Ley no sean de competencia de la Comunidades Autónomas.

2. Su construcción, autorización, gestión y policía se sujetarán al régimen de dominio público marítimo-terrestre establecido en la normativa de costas.

Artículo 5. Puertos de interés general.

1. Son puertos de interés general los que figuran en el anexo de la presente Ley clasificados como tales por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.
- b) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.
- c) Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.
- d) Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.

e) Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

2. El cambio de clasificación de un puerto por alteración de las circunstancias a que se refiere el apartado anterior se realizará por el Gobierno, mediante Real Decreto a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y previa la tramitación del correspondiente expediente, con audiencia de la Comunidad Autónoma respectiva y, en su caso, de las demás Comunidades Autónomas que resulten afectadas de forma relevante por la zona de influencia comercial del puerto así como de los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio de éste.

3. La pérdida de la condición de interés general comportará el cambio de su titularidad a favor de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se ubique, siempre que ésta haya asumido las competencias necesarias para ostentar dicha titularidad.

Capítulo III. De la marina mercante.

Artículo 6. Marina Mercante.

1. A los efectos de esta Ley se considera marina mercante:

a) La actividad de transporte marítimo, exceptuado el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

b) La ordenación y el control de la flota civil española.

c) La seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.

d) La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practica y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.

e) El salvamento marítimo, en los términos previstos en el artículo 87.

f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.

g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.

- h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.
 - i) El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades.
 - j) La garantía de cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar.
 - k) Cualquier otro servicio marítimo atribuido por Ley a la Administración regulada en el capítulo III del título III de esta Ley.
2. No se considera marina mercante la ordenación de la flota pesquera, en los ámbitos propios de la pesca y de la ordenación del sector pesquero, ni la actividad inspectora en estos mismos ámbitos.

Artículo 7. Zona y tipos de navegación.

1. Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

- Son aguas interiores españolas, a los efectos de esta Ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial, incluyéndose en ellas los ríos, lagos y las aguas continentales.
- 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 aquélla.

2. La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.

- Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores españoles.
- Navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- Navegación exterior es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.
- Navegación extranacional es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

3. La navegación, en función de sus condiciones de prestación, puede clasificarse en regular y no regular.

- Navegación de línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transportes previamente establecidas.-

- Navegación no regular es la que no está incluida en los términos del apartado anterior.

4. El Gobierno, en el ámbito de las competencias del Estado, podrá establecer, en su caso, que la prestación de todas o algunas de estas navegaciones se realice con imposición obligaciones de servicio público con el fin de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con destino a y/o procedencia de las islas Baleares, islas Canarias, Ceuta y Melilla o bajo el régimen de contrato administrativo especial en atención a la satisfacción de forma directa o inmediata de la finalidad pública que aquéllas representan.

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

Artículo 8. Flota civil y plataforma fijas.

1. A efectos de esta Ley se considera flota civil española:

- a) La flota mercante nacional.
- b) La flota pesquera nacional.
- c) Los buques de recreo y deportivos nacionales.
- d) Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores.

2. Se entiende por buque civil cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

3. Se entiende por buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de explotación de recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazado sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él.

5. La presente Ley será de aplicación a la flota civil española, así como a las plataformas fijas situadas en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

También serán de aplicación las disposiciones de esta Ley a los buques civiles extranjeros que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las limitaciones que establezca el Derecho Internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad.

6) Reglamentariamente se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente Ley respecto de los buques afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión del contrabando.

Artículo 9. Empresas navieras.

Se entiende por empresario o Empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

TÍTULO PRIMERO. De la organización portuaria del Estado.

Capítulo I. Organización, planificación y gestión de los Puertos del Estado.

Sección 1ª. Competencias.

Artículo 10. Competencias estatales.

1. Corresponde a la Administración del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 149.1.20ª de la Constitución, la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general, clasificados de acuerdo con lo previsto en la presente Ley.

2. Las Comunidades Autónomas designarán a los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias, en los términos establecidos en esta Ley, y ejercerán las funciones que les atribuye la misma y el resto del ordenamiento jurídico.

Artículo 11. Puertos e instalaciones gestionadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Las competencias que a la Administración del Estado corresponden en virtud de lo señalado en el artículo anterior serán ejercidas en los puertos e instalaciones de carácter civil por el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* a través de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, de acuerdo con lo previsto en la presente Ley y sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones o Departamentos de la Administración del Estado.

Artículo 12. Otros puertos e instalaciones dependientes de la Administración del Estado.

1. Los puertos, bases, estaciones, arsenales e instalaciones navales de carácter militar y zonas militares portuarias quedan fuera del ámbito de aplicación de esta Ley.

Los espacios de dominio público afectados quedan reservados a la Administración del Estado, ejerciéndose las competencias propias de ésta por el Ministerio de Defensa.

2. El Ministerio de Defensa ejercerá, asimismo, las competencias que le correspondan en virtud de lo previsto por la legislación de zonas e instalaciones de interés para la defensa nacional.

Artículo 13. Reserva de zonas.

La Administración del Estado podrá reservarse espacios de dominio público marítimo-terrestre, con destino a las instalaciones navales y zonas portuarias que sean precisas para el cumplimiento de los fines que la legislación vigente atribuye a la Guardia Civil, que quedarán excluidas del ámbito de aplicación de esta Ley.

Sección 2ª. Naturaleza y delimitación del dominio público portuario.

Artículo 14. Naturaleza de los bienes portuarios.

1. Las aguas marítimas, terrenos, obras e instalaciones fijas de los puertos de competencia de la Administración del Estado, son bienes de dominio público portuario estatal.

2. Se considera dominio público portuario estatal el dominio público marítimo-terrestre afecto a los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal.

3. El dominio público marítimo-terrestre ocupado por un puerto de competencia de una Comunidad Autónoma mantiene su titularidad estatal, si bien tiene la condición de adscrito a dicha Comunidad.

4. La adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a las Comunidades Autónomas no devengará canon a favor de la Administración del Estado. Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en el dominio público marítimo-terrestre adscrito devengarán el correspondiente canon de ocupación a favor de la Administración del Estado.

Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en los puertos e instalaciones portuarias estatales que les fueran transferidos y figuran expresamente relacionados en los correspondientes Reales Decretos de traspaso en materia de puertos, no devengarán el canon de ocupación en favor de la Administración del Estado a que se refiere el párrafo anterior.

Artículo 15. Zona de servicio en puertos de competencia estatal (Derogado en virtud de la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 16. Espacios portuarios de competencia autonómica.

1. Los espacios de dominio público marítimo-terrestre que sean necesarios para el ejercicio por las Comunidades Autónomas de las competencias que les correspondan estatutariamente en materia de puertos deberán ser objetos de adscripción por la Administración del Estado.

2. La ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica o la construcción de nuevos puertos de su competencia, deberán contar con el informe favorable del *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*.

El informe versará sobre la delimitación del nuevo dominio público estatal susceptible de adscripción, sobre la posible afección de los usos previstos en esos espacios a la protección del dominio público marítimo-terrestre, y las medidas necesarias para garantizar dicha protección. El incumplimiento de este requisito esencial implica la nulidad de la aprobación del proyecto correspondiente.

3. La aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en que estén emplazadas las obras y en su caso, la delimitación de una nueva zona de servicio portuaria, que se formalizará mediante un acta suscrita por representantes de ambas Administraciones.

4. En la regulación de las adscripciones será de aplicación la legislación de costas.

Artículo 17. Zona de servicio en puertos gestionados en régimen concesional.

La zona de servicio de un puerto otorgado en concesión estará compuesta por el dominio público cuya ocupación ha sido autorizada y los espacios de titularidad particular incorporados a él, en virtud de lo dispuesto en el título concesional.

Sección 3ª. Planificación, proyectos y construcción.

Artículo 18. Consideración urbanística de los puertos.

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 como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria.

2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.

b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Artículo 19. Obras a realizar en el dominio público portuario.

1. Las obras que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público portuario deberán adaptarse al plan especial de ordenación del espacio portuario. Para la constatación de este requisito deberán someterse a informe de la Administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa.

2. En el caso de que no se haya aprobado el plan especial a que se refiere el número anterior, las obras de superestructura e instalaciones que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público de su competencia deberán ser compatibles con los planes de utilización de los espacios portuarios.

3. Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en dominio público portuario por las Autoridades Portuarias no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1,b), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

4. En aquellos supuestos en que una obra pública portuaria, por su naturaleza y sus características, no sea susceptible de explotación económica por un concesionario, la autoridad portuaria podrá contratar la construcción y la conservación de la obra pública, pudiendo otorgar como contraprestación al contratista una concesión de dominio público portuario regulada en el título IV de esta ley.

A tal efecto, se podrá establecer en el pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato el objeto y las características de la concesión demanial. En todo caso, deberá delimitarse la zona sobre la que se otorgaría la correspondiente concesión.

Asimismo se establecerá en el pliego que la oferta por la concesión de dominio público, junto con la documentación técnica y económica que deba acompañarse a la misma, se presente al mismo tiempo que la oferta por el contrato de construcción y explotación de la obra, o de construcción y conservación.

A los efectos de seleccionar al contratista, el órgano de contratación valorará, conjuntamente, la oferta relacionada con la construcción y conservación, así como las obras o actuaciones que el licitador se proponga realizar sobre el dominio público así como el régimen de utilización que prevea para éste.

La ocupación del dominio público preciso para la ejecución de la obra pública portuaria no estará sujeta al canon de ocupación privativa del dominio público portuario.

Artículo 20. Construcción de nuevos puertos.

1. La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal exigirá la previa aprobación del correspondiente proyecto y de los estudios complementarios por el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*.

2. Los proyectos de construcción se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental de acuerdo con la legislación aplicable.

Igualmente, se someterán a informe de los Ministerios de Defensa, de Economía y Hacienda, de Industria, Comercio y Turismo sobre los aspectos de sus respectivas competencias, y del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en el caso que no se prevean actividades pesqueras.

La Comunidad Autónoma y los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio del puerto emitirán informes en relación con sus competencias de ordenación del territorio y urbanismo. Asimismo, la Comunidad Autónoma emitirá informe en relación con sus competencias sobre pesca en aguas interiores y ordenación del sector pesquero.

Cualquiera de estos informes se entenderán favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

Artículo 21. Ampliación o modificación de puertos.

1. La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos estatales existentes, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y estudios complementarios por la Autoridad Portuaria competente o, en su caso, por Puertos del Estado.

Dichos proyectos se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando ello sea exigible en aplicación de la legislación específica.

La Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo a la aprobación de obras nuevas o modificación de las existentes, cuando éstas supongan la construcción de nuevos diques o escolleras fuera de la zona interior de las aguas del puerto.

2. Para la modificación o ampliación de puertos podrán realizarse obras de dragado o de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo que por su naturaleza, disposición final o aislamiento protector no den origen a procesos de contaminación que superen los niveles exigibles por la normativa aplicable de calidad de las aguas marinas.

Las obras de dragado se sujetarán a lo previsto en el artículo 131 de la Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

Las obras de relleno en el dominio público portuario requerirán autorización de la Autoridad Portuaria.

Artículo 22. Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación.

1. La aprobación de los proyectos llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal. A tal efecto, en cada proyecto deberá figurar la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados no incluidos en el dominio público portuario, con su descripción material.

2. Asimismo, la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente por la autoridad competente para la aprobación del proyecto original, con los mismos requisitos señalados en el número anterior.

3. En los puertos de competencia estatal corresponderá al *Ministro de Obras Públicas y Transportes* la declaración de urgencia para la ocupación de los bienes y derechos afectados por obras de las Autoridades Portuarias.

Sección 4ª. Gestión del sistema portuario.

Artículo 23. Gestión.

En los términos establecidos en esta Ley, corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión de los puertos de su competencia en régimen de autonomía y a Puertos del Estado, la coordinación y control de eficacia del sistema portuario.

Capítulo II. Del Ente público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias.

Sección 1ª. Del Ente público Puertos del Estado.

Artículo 24. Denominación y naturaleza.

1. El ente de derecho público Puertos del Estado, creado por esta Ley, constituye un Organismo público de los previstos en el apartado 6 del artículo 6 del Texto Refundido de la Ley General Presupuestaria, adscrito al Ministerio de Fomento, que se regirá por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean aplicables y, supletoriamente, por la Ley 6/1997 de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Corresponde al Ministerio de Fomento la aprobación del plan anual de objetivos de Puertos del Estado, establecer el sistema para su seguimiento y, sin perjuicio de otras competencias, ejercer el control de eficiencia de la Entidad de acuerdo con la normativa vigente. Reglamentariamente, se establecerán los instrumentos y procedimientos oportunos para el ejercicio de dichas competencias.

2. El organismo público Puertos del Estado, que tendrá personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el Ordenamiento le atribuya.

En materia de contratación, Puertos del Estado habrá de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del ente y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, debiendo someterse a lo establecido en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre Procedimientos de Contratación en los Sectores del Agua, la Energía, los Transportes y las Telecomunicaciones cuando celebre contratos comprendidos en el ámbito de la misma.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas.

3. Los actos dictados por Puertos del Estado en el ejercicio de sus funciones públicas, y en concreto, en relación con la gestión y utilización del dominio público, la exacción y recaudación de los ingresos públicos, y la imposición de sanciones, agotarán la vía administrativa, excepto en materia tributaria, donde serán recurribles en vía económico-administrativa.

4. El asesoramiento jurídico, la defensa y la representación en juicio del Ente público podrá ser encomendada a los Abogados del Estado, mediante convenio en el que se determine la compensación económica a abonar, la cual generará crédito en los servicios correspondientes del Ministerio de Justicia.

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 y el control de eficiencia 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 portuaria 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.

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 así como los generales de gestión de las Autoridades Portuarias a través de los Planes de Empresa que se acuerden con éstas, en el marco fijado por el Ministerio de Fomento.

Cuando una Autoridad Portuaria considere necesario establecer unos objetivos con horizonte temporal superior a cuatro años, deberá formular un plan a tal fin que deberá ser acordado igualmente con Puertos del Estado.

b) Aprobar la programación financiera y de inversiones de las Autoridades Portuarias, derivada de los Planes de Empresa acordados con éstas, y la consolidación de sus contabilidades y presupuestos.

c) 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.

d) Informar técnicamente los proyectos que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por las Autoridades Portuarias.

e) 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 para el mantenimiento de la seguridad ciudadana.

f) Ejercer el control de eficiencia de la gestión y del cumplimiento de los objetivos fijados para cada una de las Autoridades Portuarias, en los Planes de Empresa definidos en la letra a) de este apartado.

g) Autorizar la participación de las Autoridades Portuarias en sociedades mercantiles, cuyo objeto social debe estar ligado al desarrollo de actividades vinculadas a la explotación portuaria, y la adquisición o enajenación de sus acciones, cuando no concurren los supuestos establecidos en el artículo 37.1.q), siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria, en cuyo caso la autorización corresponderá al Consejo de Ministros.

h) (*derogado por la Ley 48/2.003 de 26 de noviembre*).

i) (*derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre*).

j) La planificación, normalización, inspección y control de funcionamiento tales servicios de señalización marítima y la prestación de los que no se atribuyan a las Autoridades Portuarias.

k) 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.

l) 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.

m) 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.

n) 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.

ñ) Proponer políticas de innovación tecnológica y de formación para los gestores y de responsables en el ámbito portuario.

o) 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.

p) Elaborar las estadísticas de tráfico y de otras materias de interés para el sistema portuario.

2. En cumplimiento de estas funciones, Puertos del Estado elaborará anualmente un informe relativo a la ejecución de la política portuaria, que comprenderá el análisis de la gestión desarrollada en los puertos de interés general, y que remitirá al Ministerio de Fomento que lo elevará a las Cortes Generales. Las Autoridades Portuarias suministrarán a dicho ente público la información que le sea requerida.

Asimismo, como consecuencia de dicha información, Puertos del Estado podrá establecer directrices técnicas, económicas y financieras para el conjunto del sistema portuario.

Artículo 27. Órganos rectores.

Los órganos de gobierno y administración de Puertos del Estado son el Consejo Rector y el Presidente.

Artículo 27 bis. Consejo Consultivo de Puertos del Estado.

Como órgano de asistencia del ente público Puertos del Estado se creará un Consejo Consultivo que estará integrado por el Presidente de Puertos del Estado, que lo será del Consejo, y por un representante de cada Autoridad Portuaria, que será su Presidente, quien podrá ser sustituido por la persona que designe el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de entre sus demás miembros, a propuestas del Presidente. Por el Ministerio de Fomento se aprobarán las normas relativas al funcionamiento de este Consejo.

Artículo 28. Consejo Rector: Composición funciones.

1. El Consejo Rector estará integrado por el Presidente del Ente, que lo será del Consejo, y por un mínimo de doce y un máximo de quince miembros, designados por el Ministerio de Fomento.

2. El Consejo Rector designará, a propuesta del Presidente, un Secretario que, si no fuera miembro del Consejo, asistirá al mismo con voz pero sin voto.

3. Los nombramientos de los miembros del Consejo Rector tendrán una duración de cuatro años renovables, salvo que se produzcan su cese.

4. Corresponden al Consejo Rector las siguientes competencias:

a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.

b) Aprobar la organización del ente y sus modificaciones, así como las normas internas y las disposiciones necesarias para su gestión.

c) Establecer las reglas de funcionamiento del propio Consejo Rector, con sujeción a lo establecido en el apartado 6 de este artículo, su régimen económico y las funciones del Secretario del Consejo.

d) *(derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre)*.

e) Acordar los presupuestos de explotación y de capital del organismo y su programa de actuación plurianual.

f) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual del organismo público y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destinen a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento.

g) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de Puerto del Estado que resulten de su programa de actuación plurianual, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles.

h) 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.

i) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a Puertos del Estado 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 Rector en su primera reunión.

j) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.

k) Declarar la innecesidad de aquellos bienes de dominio público que no sean precisos para el cumplimiento de los fines de Puertos del Estado, que serán desafectados por el Ministerio de Fomento.

j) La aprobación de los pliegos reguladores de los servicios portuarios básicos.

5. *(derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre)*

6. Para que el Consejo Rector pueda constituirse válidamente será necesario que concurren a sus reuniones el Presidente y el Secretario, y la mitad al menos de sus miembros. La representación de los miembros del Consejo sólo será válida si se confiere por escrito, para cada sesión del Consejo y en favor de otro miembro de éste o de su Presidente.

Los acuerdos del Consejo Rector serán adoptados por mayoría de votos de los presentes o representados en el Consejo, correspondiendo al Presidente dirimir los empates con su voto de calidad.

Artículo 29. Presidente: Nombramiento y funciones.

1. El Presidente de Puertos del Estado será nombrado por el Gobierno mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Fomento.

El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o Vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por el ente público, con los requisitos y las limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación de incompatibilidades.

2. Al Presidente de Puertos del Estado le corresponden las siguientes funciones:

a) Representar de modo permanente al ente público y a su Consejo Rector en cualesquiera actos o contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él.

b) Convocar, fijar el Orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo Rector y dirigir sus deliberaciones.

c) Organizar, dirigir, controlar y administrar Puertos del Estado y sus servicios, vigilando el desarrollo de las actividades encomendadas.

d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables al ente público y por la ejecución de los acuerdos tomados por el Consejo Rector.

e) Presentar al Consejo Rector para su aprobación los anteproyectos de los presupuestos y programas de actuación, inversiones y financiación para su acuerdo previo y las cuentas anuales.

f) Disponer los gastos y ordenar los pagos correspondientes.

g) Proponer al Consejo los objetivos del conjunto del sistema portuario.

h) Decidir todas aquellas cuestiones no reservadas expresamente al Consejo o a otro órgano de la Entidad.

i) Ejercer las facultades especiales que el Consejo le delegue.

j) Las demás facultades que le atribuya la presente Ley.

3. El Presidente podrá delegar en los Consejeros determinadas funciones relativas al Consejo Rector, las correspondientes al funcionamiento de Puertos del Estado en los demás órganos del mismo, salvo las que ejerce por delegación del Consejo.

Artículo 30. Régimen económico (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 31. Régimen patrimonial (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 32. Régimen presupuestario y de control (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 33 Régimen tributario (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 34. Régimen de personal (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Sección 2ª. De las Autoridades Portuarias.

Artículo 35. Denominación y naturaleza.

1. Las Autoridades Portuarias son organismo públicos de los previstos en el apartado 6 del artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, y se regirán por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

2. Las Autoridades Portuarias ajustarán sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las actividades patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.

En la contratación, las Autoridades Portuarias habrán de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda de interés del organismo y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, debiendo someterse a lo establecido en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones cuando celebren contratos comprendidos en el ámbito de la misma.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas.

3. Las Autoridades Portuarias desarrollarán las funciones que se les asigna en esta Ley bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, y de las que corresponden a las Comunidades Autónomas.

4. El Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Fomento y previo informe de la Comunidad Autónoma, podrá agrupar en una misma Autoridad Portuaria la administración, gestión y explotación de varios puertos de competencia de la Administración General del Estado ubicados en el territorio de una misma Comunidad Autónoma para conseguir una gestión más eficiente y un mayor rendimiento del conjunto de medios utilizados. En este caso el nombre del puerto podrá ser sustituido por una referencia que caracterice al conjunto de puertos gestionados.

5. Los puertos de nueva construcción serán incluidos, por Orden del Ministerio de Fomento y previo informe de la Comunidad Autónoma, en el ámbito competencial de una Autoridad Portuaria ya existente, o serán gestionados por una Autoridad Portuaria creada al efecto.

6. La creación de una Autoridad Portuaria como consecuencia de la construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal se realizará mediante Real Decreto aprobado en Consejo de Ministro a propuesta del Ministro de Fomento oído el Ministerio para las Administraciones Públicas y previo informe de la Comunidad Autónoma.

7. Será de aplicación a las Autoridades Portuarias lo previsto en el artículo 24.4.

8. Los actos dictados por las Autoridades Portuarias en el ejercicio de sus funciones públicas y, en concreto, en relación con la gestión y utilización del dominio público, la exacción y recaudación de tasas y la imposición de sanciones, agotarán la vía administrativa, excepto en materia tributaria, donde serán recurribles en vía económico-administrativa.

Artículo 36. Competencias.

A las Autoridades Portuarias les corresponden las siguientes competencias:

a) La prestación de los servicios portuarios generales y la autorización y control de los servicios portuarios básicos para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otras autoridades.

b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta Ley.

d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrita.

e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.

f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo portuario.

g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

Artículo 37. Funciones.

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) Gestionar los servicios portuarios generales y los de señalización marítima, autorizar y controlar los servicios portuarios básicos y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.

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 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 planteamiento 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) Elaborar, en su caso, los planes de objetivos de horizonte temporal superior a cuatro años, de acuerdo con lo establecido en el artículo 26.1.a).

h) Aprobar, los proyectos de inversión que estén incluidos en la programación aprobada, así como el gasto correspondiente a dichas inversiones, y contratar su ejecución.

i) 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.

j) Controlar, en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, así como el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, al igual que los sistemas de seguridad y contra incendios, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas y específicamente de las sancionadoras por infracción de la normativa laboral.

k) Aprobar libremente las tarifas por los servicios comerciales que presten, así como proceder a su aplicación y recaudación.

l) 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, de conformidad con los criterios generales que pueda determinar Puertos del Estado.

m) Recaudar las tasas por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.

n) 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.

ñ) 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.

o) *(Derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).*

p) Gestionar su política comercial e internacional, sin perjuicio de las competencias propias de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Asuntos Exteriores.

q) Autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades, y la adquisición o enajenación de sus acciones, cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1% del activo neto fijo de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria. El acuerdo del Consejo de Administración deberá contar con el voto favorable de los representantes de la Administración General del Estado.

r) *(Derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).*

2. Del ejercicio de las funciones en materia de planificación, proyecto y construcción de obras, gestión del dominio público mediante el otorgamiento de concesiones y autorizaciones y la regulación y control del tráfico portuario, el fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con aquél, las tarifas y su aplicación y la coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario, las Autoridades Portuarias deberán suministrar a Puertos del Estado la información que les solicite.

Artículo 38. Ámbito territorial.

El ámbito territorial de competencia de las Autoridades Portuarias es el comprendido dentro de los límites de la zona de servicio del puerto y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se les asigne.

Si una Autoridad Portuaria gestionara varios puertos de competencia de la Administración del Estado, su ámbito territorial se extenderá a las zonas de servicio de dichos puertos y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se le asigne.

Artículo 39. Órganos.

Los órganos de las Autoridades Portuarias son los siguientes:

- a) De gobierno:
 - Consejo de Administración.

- Presidente.
- b) De gestión:
 - Director técnico.²
- c) De asistencia:
 - Consejo de Navegación y Puerto.

Artículo 40. Consejo de Administración: Incompatibilidades y funciones.

1. El Consejo de Administración estará integrado por los siguientes miembros:
 - a) El Presidente de la Entidad que lo será del Consejo.
 - b) Dos miembros natos, que serán el Capitán marítimo y el Director.
 - c) Un número de vocales comprendido entre 15 y 22, a establecer por las Comunidades Autónomas o por las ciudades de Ceuta y Melilla, y designados por las mismas.
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 estará representada, además de por el Capitán marítimo, por cuatro de estos vocales, de los cuales uno será un Abogado del Estado y otro del ente público Puertos del Estado.
 - Los municipios en cuyo término está localizada la zona de servicio del puerto tendrán una representación del 14 por 100 del total de los miembros del Consejo. Cuando sean varios los municipios afectados, la representación corresponderá en primer lugar a aquél o aquéllos que den nombre al puerto o a los puertos administrados por la Autoridad Portuaria, y posteriormente a los demás en proporción a la superficie del término municipal afectado por la zona de servicio.
 - El 24 por 100 del total de los miembros del Consejo serán designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario.
 - El resto de los vocales serán designados en representación de la Comunidad Autónoma, a la que corresponderá la corrección de los ajustes porcentuales a realizar derivados de lo dispuesto en los apartados anteriores.
 - La designación de los Vocales deberá hacerse necesariamente a propuesta de las Administraciones Públicas y entidades y organismos representados en el Consejo de Administración. En el caso de la Administración General del Estado, dicha propuesta será realizada por el Presidente del ente público Puertos del Estado.
 - Los nombramientos de los Vocales del Consejo de Administración a que se refiere la letra c), tendrán una duración de cuatro años, siendo renovable, sin perjuicio de lo establecido en el apartado siguiente.
 - La separación de los Vocales del Consejo será acordada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma, a propuesta de las organizaciones, organismos y entidades a que aquéllos representen.
3. El Consejo designará, a propuesta del Presidente, un Secretario, que si no fuera miembro de aquél, asistirá a sus reuniones con voz pero sin voto.
4. No podrán formar parte del Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias:
 - a) Los propietarios, socios, consejeros, directores, gerentes, cargos de confianza, o directivos en general de sociedades o empresas que presten servicios o desarrollen actividades en el puerto, cuya concesión, autorización o contratación sea competencia o corresponda suscribir a la Autoridad Portuaria salvo que ostente un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.
 - b) Todos aquéllos que tengan participación o interés directo en empresas o entidades que realicen o tengan presentadas ofertas para la realización en el puerto de obras y suministros o de cualquier actividad que genere a la Autoridad Portuaria gastos relevantes, salvo que se trate de entidades o corporaciones de Derecho público o que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.
 - c) El personal laboral de la Autoridad Portuaria o de sus empresas o entidades, o corporaciones

² La Disposición adicional única, en su apartado 2 de la Ley 62/1.997, de 26 de diciembre, establece que: <<Toda referencia que la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, haga a la figura del “Director técnico” de la Autoridad Portuaria, se entenderá sustituida por la de “Director”>>.

que presten sus servicios en el puerto, en lo que se refiere a los puestos de representación sindical, salvo que ostenten un cargo sindical electivo de ámbito estatal, autonómico o local.

d) Los que se hallen incurso en incompatibilidad, con arreglo a la legislación aplicable.

e) Las personas que no ostenten la condición de ciudadano de la Unión Europea.

5. Corresponden al Consejo de Administración las siguientes funciones:

a) Regir y administrar el puerto, sin perjuicio de las facultades que le correspondan al Presidente.

b) Delimitar las funciones y responsabilidades de sus órganos y conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.

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) *(Derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).*

f) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual, así como su remisión a Puertos del Estado para su tramitación.

g) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual de la entidad, el plan de empresa acordado con Puertos del Estado 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.

h) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de la entidad, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles, previo cumplimiento de los requisitos legales necesarios.

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.

j) Ejercer las facultades de policía que le atribuye la presente Ley, y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.

k) Fijar los objetivos de gestión anuales, en el marco de los globales que establezca Puertos del Estado para el conjunto del sistema.

l) Proponer las operaciones financieras de activo o pasivo cuya aprobación corresponde a Puertos del Estado, dentro del marco de los planes de inversión, de financiación y de endeudamiento que el Gobierno y las Cortes Generales aprueben para este ente público.

m) Autorizar créditos para financiamiento del circulante.

n) Fijar las tarifas por los servicios comerciales que preste la Autoridad Portuaria.

ñ) Otorgar las concesiones y autorizaciones, de acuerdo con los criterios y pliegos de condiciones generales que apruebe el Ministerio de Fomento, recaudar las tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público portuario, así como las tasas por la prestación de servicios no comerciales.

o) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia, en razón de su importancia y materia.

p) 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.

q) Favorecer la libre competencia y velar para que no se produzcan situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.

r) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración se reputen precisos.

s) Aprobar las ordenanzas del puerto, con sujeción a lo previsto en el artículo 106 de esta Ley.

t) 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.

6. *(Derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).*

7. Para que el Consejo de Administración pueda constituirse válidamente será necesario que

concurran a sus reuniones la mitad más uno de la totalidad de sus miembros y, en todo caso, el Presidente o Vicepresidente y el Secretario. La representación de los Vocales sólo podrá conferirse a otros miembros del Consejo, por escrito y para cada sesión.

Los acuerdos del Consejo de Administración serán adoptados por mayoría de votos de los miembros presentes o representados. No obstante, para el nombramiento del Director, así como para el ejercicio de las funciones a que se refieren las letras e), f) y g) del apartado 5 de este artículo, será necesario que los acuerdos se adopten por mayoría absoluta de los miembros del Consejo de Administración. El Presidente del Consejo dirimirá los empates con su voto de calidad.

Artículo 41. Presidente: Nombramiento y funciones.

1. El Presidente de la Autoridad Portuaria será designado y separado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma o de las ciudades de Ceuta y Melilla entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. La designación o separación será publicada en el correspondiente diario oficial, una vez haya sido comunicada al Ministro de Fomento, quien a su vez dispondrá su publicación en el Boletín Oficial del Estado. El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o Vocal del Consejo de Administración de 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.

1. Corresponden al Presidente las siguientes funciones:

a) Representar de modo permanente a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.

b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones.

La convocatoria podrá tener lugar de oficio o a propuesta de la quinta parte de los miembros del Consejo de Administración.

c) Establecer directrices generales para la gestión de los servicios de la entidad.

d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Autoridad Portuaria y de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración.

e) Presentar al Consejo de Administración el plan de empresa, con los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, así como los proyectos de presupuestos, de programa de actuación, inversiones y financiación y de cuentas anuales.

f) Disponer los gastos y ordenar, mancomunadamente con el Director los pagos o movimientos de fondos.

g) Ejercer las facultades que el Consejo de Administración le delegue.

h) Las demás facultades que le atribuye la presente Ley.

3. Corresponde al Presidente velar por el cumplimiento de las obligaciones que esta Ley atribuye a las Autoridades Portuarias ante Puertos del Estado, especialmente en relación a las disposiciones y actos cuya aprobación o informe corresponde a éste, así como la de suministrar al mismo toda la información de interés para el sistema portuario estatal.

Artículo 42. Vicepresidente: Designación y funciones.

1. El Consejo de Administración, a propuesta de su Presidente, nombrará, de entre sus miembros, un Vicepresidente, no pudiendo recaer este cargo ni en el Director ni en el Secretario.

2. El Vicepresidente sustituye al Presidente en casos de vacante, ausencia o enfermedad, pudiendo ejercer, asimismo, aquellas funciones que en él delegue el Presidente o el Consejo de Administración.

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, 10 años en técnicas y gestión portuaria. La propuesta de nombramiento y cese será comunicada a Puertos del Estado con, al menos, una antelación de 15 días a la convocatoria del Consejo de Administración.

2. Corresponden 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 atribuida 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 aprobación técnica de los proyectos de obras a ejecutar por la Autoridad Portuaria.

d) 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, inversiones, financiación y cuentas anuales, así como de las necesidades de personal de la entidad.

Artículo 44. Consejo de Navegación y Puerto.

1. Como órgano de asistencia e información de la Capitanía Marítima y del Presidente de cada Autoridad Portuaria, se creará en cada uno de los puertos de titularidad estatal, un Consejo de Navegación y Puerto, en el que podrán estar representadas aquellas personas físicas o jurídicas que lo soliciten en las que, además, se aprecie un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del puerto, del comercio marítimo o que puedan contribuir al mismo de forma eficaz. Entre otras podrán estar representadas las siguientes:

a) Las Entidades públicas que ejerzan competencias y realicen actividades relacionadas con el puerto.

b) Las Corporaciones de Derecho Público y Entidades u organizaciones privadas cuya actividad esté relacionada con las actividades portuarias o marítimas.

c) Los Sindicatos más representativos en los sectores marítimo y portuario en el ámbito territorial de la Autoridad Portuaria.

2. La forma de designación y cese de sus miembros y el régimen de sus sesiones se determinarán por los Consejos de Administración de las correspondientes Autoridades Portuarias.

Artículo 45. Régimen económico (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 46. Fondo de contribución (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 47. Fondo de Financiación y Solidaridad.

1. El Fondo de Financiación y Solidaridad estará constituido por las cantidades que voluntariamente los organismos públicos portuarios con excedentes de tesorería pongan a disposición de otras, con el interés que en cada caso se fije de acuerdo con las condiciones del mercado.

2. Puertos del Estado deberá autorizar previamente las anteriores operaciones, a fin de que la utilización del Fondo no suponga beneficios económicos o transferencias de créditos sin contraprestación, ni implique cualquier otra medida que dificulte o distorsione la libre competencia entre los puertos de interés general.

Artículo 48. Medidas para garantizar el cobro de sus recursos.

1. Las Autoridades Portuarias podrán utilizar para la efectividad de sus débitos con naturaleza de ingresos de Derecho público, y a través de sus propios servicios, el procedimiento administrativo de apremio.

Asimismo, podrán convenir con los órganos de recaudación del Ministerio de Economía y Hacienda la gestión recaudatoria de dichos ingresos en la forma prevista en el Reglamento General de Recaudación.

2. (Derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 49. Régimen patrimonial (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 50. Régimen presupuestario y de control (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 51. Régimen tributario (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 52. Régimen de personal (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

TÍTULO SEGUNDO. De la gestión del dominio publico portuario.

Capítulo I. Utilización del dominio público portuario y prestación de servicios portuarios.

Sección 1ª. Disposiciones generales.

Artículo 53. Contenido del dominio portuario estatal (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 54. Utilización del dominio público portuario estatal (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 55. Actividades, instalaciones y construcciones permitidas (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 56. Solicitud de autorización o concesión (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Sección 2ª. Autorizaciones.

Artículo 57. Ámbito de exigencia (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 58. Extinción (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 59. Actividades industriales, comerciales o de servicios al público (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 60. Régimen de vertidos (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 61. Recepción de residuos (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 62. Obras de dragado (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Sección 3ª. Concesiones.

Artículo 63. Ámbito de exigencia (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 64. Actos de disposición o gravamen (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 65. Rescate (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Sección 4ª. La prestación de los servicios portuarios.

Artículo 66. Concepto de servicios portuarios (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 67. Régimen de prestación (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Capítulo II. Régimen económico de la utilización del dominio público portuario estatal y de la prestación de los servicios portuarios.

Sección 1ª. Normas generales.

Artículo 68. Objetivos a cubrir (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Sección 2ª. Cánones.

Artículo 69. Canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 69 bis. Canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 69 ter. Exenciones (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Sección 3ª. De las tarifas por servicios portuarios.

Artículo 70. Ámbito y determinación (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 71 Exenciones (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 72. Tarifas de servicios de gestión indirecta (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 73. Consignatario de buques.

1. A los efectos de esta Ley se considera agente consignatario de un buque a la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque.

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 y 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 estará obligado al pago el naviero o el propietario del buque, con carácter solidario.

La responsabilidad del consignatario en cuanto al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque se regirá por la legislación mercantil específica.

3. Para garantizar las obligaciones del consignatario frente a la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima, el consignatario de buques deberá depositar ante la Entidad portuaria garantías económica o avales bancarios suficientes, de acuerdo con los criterios que se determinen en el pliego de condiciones generales a que se refiere el artículo 59.2 de la presente Ley.

4. El agente consignatario de un buque podrá renunciar unilateralmente a la consignación del mismo, debiendo comunicar de forma fehaciente a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima tal renuncia, que será efectiva respecto de cada Autoridad, una vez que se haya satisfecho a cada una de ellas sus deudas pendientes, hasta el momento de las respectivas comunicaciones.

TÍTULO TERCERO. De la Marina Mercante

Capítulo I. Objetivos

Artículo 74. Objetivos.

La política de la Marina Mercante se dirigirá en el marco de las competencias asignadas a la Administración del Estado en el artículo 149.1 de la Constitución Española, a la consecución de los siguientes objetivos:

1. La tutela de la seguridad de la vida humana en el mar.
2. La tutela de la seguridad de la navegación marítima.
3. La tutela de la seguridad marítima.
4. La protección del medio ambiente marino.
5. La existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país.
6. El mantenimiento de las navegaciones de interés público.

Capítulo II. Explotación naviera y régimen de las navegaciones.

Sección 1ª. Buques y Empresas navieras.

Artículo 75. Registro de buques y Empresas navieras.

1. El Registro de buques y Empresas navieras es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de:

- Los buques abanderados en España.
- Las Empresas navieras españolas.

2. A efectos de su identificación, en la inscripción de los buques se hará constar todas sus circunstancias esenciales y sus modificaciones, así como los actos y contratos por los que se adquiera o transmita su propiedad, los de constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

3. En la inscripción de las Empresas navieras se hará constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que exploten, y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.

4. La inscripción en el Registro de buques y Empresas navieras no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros Registros públicos que puedan existir.

5. Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo preceptuado en la disposición adicional decimoquinta, reguladora del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras³.

Artículo 76. Abanderamiento de buques.

1. Los buques debidamente registrados y abanderados en España tendrán a todos los efectos la nacionalidad española.

2. Estarán facultados para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas residentes y las personas jurídicas domiciliadas en España o países de la Comunidad Económica Europea siempre que, en este último caso, designen un representante en España.

3. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados provisionalmente en el extranjero y los extranjeros en España, en aquellos casos en los que se determine reglamentariamente.

³ El artículo 4 del Real Decreto 1.772/1.994, de 4 de agosto, (BOE núm. 199, de 5 de agosto), con alcance general, prescribe que las solicitudes de autorizaciones y concesiones en materia de marina mercante reguladas en la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y demás normativa de aplicación, podrán entenderse desestimadas si no se dictara resolución en el plazo establecido para ello.

4. Las condiciones de todo tipo que deben ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento en España se establecerán reglamentariamente.

Artículo 77. Dotaciones de los buques.

1. El número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de capacitación profesional deben ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y del buque, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

2. Asimismo, se determinarán reglamentariamente las condiciones de la nacionalidad de las dotaciones de los buques, si bien los ciudadanos de Estados miembros de la Comunidad Económica Europea podrán acceder a partir del momento de entrada en vigor de esta Ley a los empleos en las dotaciones de los buques que no impliquen el ejercicio, aunque sólo sea de manera ocasional, de funciones públicas, que quedará reservado a ciudadanos españoles.

Artículo 78. Responsabilidad civil.

Las empresas navieras españolas estarán obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de la explotación de sus buques, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional.

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

Igualmente, el Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas deberán tener asegurada la responsabilidad civil que pueda derivarse de su navegación así como el alcance de dicha cobertura.

Sección 2ª. Comercio exterior de buques.

Artículo 79. Importación y exportación de buques.

1. Las Empresas navieras españolas podrán importar los buques mercantes precisos para su actividad, previa acreditación de su baja en el registro de procedencia y la superación de los controles técnicos referentes a la seguridad u otros pertinentes de acuerdo con la legislación vigente.

2. Las Empresas navieras españolas podrán exportar libremente los buques mercantes españoles de su propiedad.

No obstante, cuando sobre dichos buques existan cargas, gravámenes o créditos marítimos privilegiados reconocidos por la legislación vigente e inscritos en el Registro Mercantil o en los que le sustituyan, de conformidad con lo dispuesto en la disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, el acreedor podrá exigir, previamente a la exportación, que la Empresa naviera preste garantía suficiente ejecutable sobre bienes o derechos en territorio español o que el naviero consigne el importe de la deuda en la forma prevista en los artículos 1.176 a 1.181 del Código Civil. A tal efecto, la Dirección General de la Marina Mercante notificará a los acreedores con derechos inscritos la existencia del expediente de baja en el Registro de Buques para que puedan ejercitar el derecho que este artículo les reconoce.

3. Las solicitudes de baja en el Registro de Buques y Empresas Marítimas serán presentadas por el titular registral del buque ante la Dirección General de la Marina Mercante, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de cuarenta y cinco días.

4. En circunstancias excepcionales en que no queden aseguradas las comunicaciones marítimas esenciales del territorio nacional o el abastecimiento de suministros y mercancías el Gobierno podrá establecer reglamentariamente las condiciones o restricciones aplicables a la exportación de buques mercantes.

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

5. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre comercio exterior.

Sección 3ª. Navegación interior.

Artículo 80. Régimen de la navegación interior.

1. La navegación interior con finalidad mercantil queda reservada a los buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa comunitaria.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles adecuados y disponibles para prestar una determinada actividad y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las Empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por el *Ministro de Obras Públicas y Transportes* para contratar y emplear buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones interiores.

2. Los buques señalados en el apartado anterior podrán realizar libremente navegación interior con sujeción a las normas de seguridad marítima, navegación y despacho que reglamentariamente se determinen.

3. La realización de navegación de línea regular interior con finalidad mercantil podrá quedar sujeta a autorización administrativa por la Administración competente.

Sección 4ª. Navegación de cabotaje.

Artículo 81. Navegación de cabotaje.

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

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles aptos y disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las Empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* para contratar y emplear buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje.

2. La realización, con finalidad mercantil, de navegaciones de línea regular de cabotaje que, a tenor del artículo 7.4 de esta Ley se considere de interés público, se prestará de acuerdo con lo previsto en dicho artículo. El Ministerio de Fomento determinará los requisitos que deberán cumplir las empresas navieras en orden a acreditar su capacidad económica, así como la de los buques para poder dedicarse a este tipo de navegaciones.

3. A los efectos de esta Ley tendrán la consideración de línea regular aquellos servicios de cabotaje que, sin denominarse de tal modo, se oferten de forma general a los posibles usuarios y se presten en condiciones de regularidad, publicidad y contratación asimilables a los servicios regulares de cabotaje.

4. Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a las Comunidades Autónomas con competencia en materia de transporte marítimo cuando éste transcurra entre puertos o puntos de la misma Comunidad sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

Sección 5ª. Navegación exterior y extranacional.

Artículo 82. Navegación exterior y extranacional.

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

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

Sección 6ª. Establecimiento de obligaciones de servicio público.

Artículo 83. Establecimiento de obligaciones de servicio público.

1. La Administración competente podrá establecer obligaciones de servicio público en aquellos servicios regulares de navegación interior y de cabotaje en que así lo estime pertinente, en atención a sus especiales características, con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de continuidad y regularidad. Dichas obligaciones podrán, en su caso, dar derecho a compensaciones económicas por parte de la Administración, en las condiciones que se determine con carácter general o bien en las correspondientes autorizaciones.

2. Asimismo, la Administración competente podrá establecer obligaciones específicas a las Empresas navieras que realicen servicios regulares o no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional por motivos de salvamento, seguridad marítima, lucha contra la contaminación, sanitarios u otras causas graves de utilidad pública o interés social. Esta exigencia dará derecho, en su caso, a las Empresas afectadas a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que hubieran incurrido.

Sección 7ª. Conferencias marítimas y consejos de usuarios.

Artículo 84. Conferencias marítimas y consejos de usuarios.

1. Se entiende por conferencia marítima un grupo constituido por dos o más Empresas navieras que efectúan navegaciones de línea regular de cabotaje, exterior o extranacional en una o varias rutas particulares, dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes o a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la navegación.

2. Las conferencias marítimas deberán garantizar una oferta de servicios suficiente y eficaz, teniendo en cuenta los intereses de los usuarios.

Dichas conferencias estarán sometidas a la competencia de los servicios regulares no integrados en las mismas y, en su caso, de los servicios no regulares que operen en dichas rutas, sin que, en ningún caso, la actuación de las conferencias pueda suponer la eliminación de la competencia sobre partes sustanciales del mercado en el que prestan sus servicios, que pueda crear situaciones dominantes por parte de las Empresas integradas en las mismas.

3. Los usuarios de los servicios de las líneas regulares conferenciadas de acuerdo con lo establecido en el apartado anterior podrán constituir organizaciones denominadas consejos de usuarios, con objeto de defender sus intereses, especialmente en lo referente a las condiciones tarifarias y de calidad y regularidad en que se prestan dichos servicios, y ofrecer a sus miembros un servicio de asesoramiento y consulta de fletes y servicios marítimos.

Artículo 85. Obligaciones de información y consulta.

1. Las conferencias marítimas cuyos buques hagan escala en puertos españoles para cargar o descargar mercancías, deberán comunicar a la Dirección General de la Marina Mercante, en el caso de serle requerido por ésta, cuantos acuerdos de distribución de cargas, escalas o salidas hayan concluido, los documentos directamente relacionados con dichos acuerdos, las tarifas y demás condiciones de transporte.

2. En el supuesto de que se encuentren constituidas conferencias marítimas y consejos de usuarios, ambas organizaciones deberán efectuar consultas mutuas cada vez que fueran solicitadas por alguna de las partes con vistas a resolver los problemas relativos al funcionamiento de los transportes marítimos.

Capítulo III. Administración marítima.

Sección 1ª. Administración Central.

Artículo 86. Competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En el ámbito de lo dispuesto en el artículo 74, corresponde al *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, excepción hecha de las que en relación con la actividad de la flota pesquera y la ordenación del sector pesquero corresponden al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. En especial, son competencias del *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* las siguientes:

1. Las relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación en relación con todas las plataformas fijas o los buques civiles españoles, así como con los extranjeros cuando se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y de acuerdo con el Derecho Internacional.

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 ambiente marino producida desde buques o plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción 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.

3. Las referentes al control de la situación, del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho, sin perjuicio de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.

4. El otorgamiento de concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima, salvo en el supuesto en que una Comunidad Autónoma tenga competencias en materia de transporte marítimo y éste transcurra entre puertos o puntos de la misma, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

5. La ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales. En este ámbito se incluyen las aprobaciones y homologaciones de los aparatos y elementos del buque o de los materiales o equipos del mismo, por razones de tutela de la seguridad marítima, de la vida humana en la mar y de la navegación.

La realización efectiva de las inspecciones y controles antes señalados podrá efectuarse, bien directamente por el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* o bien a través de Entidades colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que, en todo caso, actuarán bajo los criterios y directrices emanados de la Administración titular, y pudiendo percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes.

6. Las de auxilio, salvamento y remolque, hallazgos y extracciones marítimas, salvo los de material militar o que puedan afectar a la defensa, que seguirán correspondiendo al Ministerio de Defensa, y sin perjuicio de las potestades que puedan corresponder a la Administración competente en materia de hallazgos o extracciones de valor histórico, artístico o arqueológico.

Cuando, como resultado de la actuación directa de la Administración del Estado, se produjesen premios o compensaciones, éstos se ingresarán directamente en el Tesoro, pudiendo generar crédito para el desarrollo de las actividades que hayan producido el citado ingreso.

Cuando la Administración realice las actividades a que se hace referencia anteriormente, a través de Entidades privadas o públicas, podrá convenir fórmulas de reparto de los citados premios o compensaciones en los oportunos contratos de prestación de los servicios.

7. La ordenación y el control del tráfico marítimo en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, sin perjuicio de las competencias que se atribuyan a otras Autoridades, y específicamente las que corresponden al Ministerio de Defensa para la salvaguarda de la soberanía nacional.

8. El régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluso el establecimiento de obligaciones de servicio público cuando no esté atribuido a otras Administraciones.

9. El registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles a efectos de seguridad, la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad, titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en materia de capacitación y de enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera y subacuático-pesquera respecto de las dotaciones de los buques pesqueros.

10. La participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración internacional en materia de señalización marítima en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en los siguientes aspectos:

a) Contribuir a la determinación de las características técnicas y el funcionamiento operativo de las señales y su correcta ubicación a los efectos de tutelar la seguridad de los buques y de la navegación.

b) La coordinación de los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayudas a la navegación activa.

11. El ejercicio de la potestad sancionadora de conformidad con lo previsto en la legislación vigente.

12. Cualesquiera otras que le sean atribuidas en la presente Ley o en el resto del ordenamiento jurídico.

Artículo 87. Del servicio público de salvamento.

1. El servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración del Estado, así como por las restantes Administraciones Públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes. Éstos contemplarán de forma integrada las actuaciones de cada Administración, así como los medios para desarrollarlas con independencia de su titularidad, de su adscripción funcional o de su localización territorial.

2. El Gobierno, a propuesta del *Ministro de Obras Públicas y Transportes*, aprobará el Plan nacional de servicios Especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino. Los planes que en esta materia aprueben las Comunidades Autónomas competentes deberán acomodarse a las directrices sobre movilización y coordinación de recursos que figuren en el Plan nacional.

El citado Plan tendrá como objetivos básicos:

- Coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina, pertenecientes a las diversas Administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.

- Implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de nuestras costas, mediante el establecimiento de Centros Coordinadores Regionales y Locales.

- Potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina ya existente y formar al personal especializado que será el responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento y lucha contra la contaminación marina.

3. El Plan nacional será objeto de desarrollo mediante programas sectoriales y territoriales, que serán aprobados por el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*.

Para la elaboración de los programas, la Administración del Estado podrá contar con la colaboración de las Comunidades Autónomas competentes o que dispongan de medios humanos y materiales necesarios para la realización de las actividades que comprendan, a fin de asegurar la debida coordinación.

La Administración del Estado podrá desarrollar los programas con personal y medios propios o adscritos a la misma, o bien mediante contratos con Empresas, públicas o privadas, o convenios con Entidades de carácter no lucrativo (párrafo anulado por la Sentencia del Tribunal Constitucional 40/1.998, de 19 de febrero).

4. Se crea la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo como órgano de coordinación para facilitar la participación de las Administraciones Públicas competentes en la planificación y en el seguimiento de los objetivos comprendidos en la misma. Su composición y funciones se determinarán reglamentariamente.

Sección 2ª. Administración periférica.

Artículo 88. Capitanía Marítima. Funciones.

1. En cada uno de los puertos en que se desarrolle un determinado nivel de actividades de navegación o lo requieran las condiciones de tráfico o seguridad existirá una Capitanía Marítima. Reglamentariamente, se establecerán los requisitos mínimos que respondan a los criterios enunciados, así como el procedimiento para la creación de estos Organos periféricos.

En los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas la Administración portuaria y la Capitanía Marítima coordinarán sus actuaciones para el cumplimiento de sus fines respectivos.

2. En los puertos en que no existan Consejos de Navegación y Puerto podrán existir Consejos de Navegación presididos por el Capitán Marítimo, como órganos de asistencia, información y colaboración en asuntos marítimos, cuya composición y funcionamiento se determinarán reglamentariamente.

3. El Capitán Marítimo ejercerá entre otras, las siguientes funciones:

a) La autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como el despacho de buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.

b) La determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, correspondiendo a la Administración portuaria competente la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos.

c) La intervención en los procedimientos de determinación de las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos, mediante informe vinculante en lo que afecte a la seguridad marítima.

d) La fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras, incluidos el atraque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.

e) La disponibilidad por razones de seguridad marítima de los servicios de practicaje y remolque en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

f) La supervisión de la inspección técnica de los buques españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.

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.

Sección 3ª. Sociedad de Salvamento y Seguridad marítima.

Artículo 89. Naturaleza, denominación y objeto.

1. Se crea, adscrita al *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* y con la denominación de Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, una Entidad de Derecho Público de las comprendidas en el apartado 1.b) del artículo 6 de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar.

2. Dicha Entidad ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, salvo en las materias en que expresamente le sea de aplicación la Ley General Presupuestaria, y se regirá por lo dispuesto en dicha Ley y en las normas que la desarrollen, así como por lo previsto en la presente Sección.

3. La constitución efectiva de dicha Entidad tendrá lugar en la forma prevista en la disposición final primera, apartado uno de la presente Ley.

4. El *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* fijará las directrices de actuación de la Sociedad, aprobará el plan anual de objetivos, efectuará el seguimiento de su actividad y ejercerá, sin perjuicio de otras competencias, el control de eficacia de acuerdo con la normativa vigente.

5. El titular del Departamento de adscripción ejercerá, en todo caso, las facultades inherentes a la potestad reglamentaria que exija el funcionamiento de la Entidad.

Artículo 90. Objeto de la Sociedad estatal.

Corresponde a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y ayuda del tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

Artículo 91. Órganos de gobierno y gestión de la Sociedad.

1. Los órganos de gobierno de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima serán:
 - a) El Consejo de Administración.
 - b) El Presidente.
2. El órgano de gestión será el Director de la Sociedad.

Artículo 92. El Consejo de Administración.

1. El Consejo de Administración estará formado por el Presidente de la Sociedad, que lo será del Consejo, por el Director de la Sociedad y por un mínimo de ocho y máximo de quince miembros designados por el *Ministro de Obras Públicas y Transportes*.

Los nombramientos de los miembros del Consejo de Administración tendrán una duración de cuatro años renovables, salvo que se produzca su cese.

2. Corresponde al Consejo de Administración:

- a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.
- b) Aprobar la organización de la Sociedad y sus modificaciones, así como las normas internas de funcionamiento de la misma.
- c) Dictar las normas de funcionamiento del propio Consejo en lo que se refiere a convocatorias, reuniones, constitución, adopción de acuerdos, nombramiento, separación y funciones del Secretario del Consejo, y régimen económico del mismo, en el marco de las disposiciones vigentes en materia de indemnizaciones por razón del servicio para esta clase de Sociedades estatales.
- d) Aprobar la plantilla de personal y sus modificaciones, así como los criterios generales para la selección, admisión y retribución del mismo, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral y presupuestaria.
- e) Aprobar los anteproyectos de presupuestos anuales de la Sociedad y del programa de actuación, inversiones y financiación, y elevarlos al titular del Departamento.
- f) Proponer, para su aprobación por el titular del Departamento, el plan anual de objetivos.
- g) Aprobar el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual de la Entidad 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 el adecuado funcionamiento de la misma. El resto de los resultados, deducido este porcentaje, se ingresará en el Tesoro.
- h) Proponer, para su aprobación por el titular del Departamento, las tarifas que se puedan facturar por la prestación de servicios relacionados con el objeto de la Sociedad.
- i) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que reglamentariamente se atribuyan al Consejo en razón de su importancia o materia.
- j) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos, y en concreto, autorizar las operaciones de crédito y demás operaciones de endeudamiento que puedan convenir a la Sociedad, dentro de los límites fijados en las leyes anuales de presupuestos.
- k) Acordar o proponer, en su caso, al Consejo de Ministros, de conformidad con el procedimiento establecido por la legislación aplicable al respecto, la constitución o participación en el capital de toda clase de Entidades que adopten la forma de Sociedades mercantiles y cuyo objeto social esté vinculado con los fines y objetivos de la Sociedad.

l) Aprobar las reglas generales de contratación y los límites económicos en la capacidad de aprobación y firma de contratos del Presidente, y del personal directivo que así lo requiera.

m) Aprobar las instrucciones y pliegos generales para la realización de obras, adquisiciones, estudios y servicios de la Sociedad, así como aprobar los proyectos, o delegar su aprobación, en la cuantía que el Consejo determine.

Artículo 93. El Presidente: Nombramiento y funciones.

1. El Presidente de la Sociedad será el Director General de la Marina Mercante.

2. Al Presidente le corresponden las funciones siguientes:

a) Representar de modo permanente a la Entidad y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio o fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.

b) Convocar, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones y dirimiendo los empates con su voto de calidad.

c) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Entidad y por la ejecución de los acuerdos tomados por el Consejo de Administración de la Sociedad.

d) Ejercer las facultades especiales que el Consejo delegue en él expresamente.

3. El Presidente podía delegar determinadas funciones en los Consejeros y en el Director de la Sociedad.

Artículo 94. El Director de la Sociedad: Nombramiento y funciones.

1. El Director de la Sociedad será nombrado por el *Ministro de Obras Públicas y Transportes* a propuesta del Consejo de Administración.

2. Corresponde al Director de la Sociedad el desempeño de las siguientes funciones:

a) Dirigir los servicios de la Sociedad y controlar el desarrollo de su actividad.

b) Dirigir y controlar los servicios marítimos encomendados por la Administración marítima bajo la dirección e instrucciones de ésta y prestarle apoyo técnico en el ejercicio de sus específicas competencias.

c) Presentar al Consejo de Administración el anteproyecto de presupuestos, el programa de actuación, inversiones y financiación, el plan anual de objetivos y las cuentas anuales para su examen y posterior tramitación.

d) Disponer los gastos y ordenar los pagos correspondientes.

Artículo 95. Régimen de personal.

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

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

Artículo 96. Régimen presupuestario.

1. La Sociedad elaborará anualmente un programa de actuación, inversiones y financiación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 87 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria. Este programa, acompañado de una memoria explicativa de su contenido y de las principales modificaciones que contiene con respecto al que se halla en vigor, será remitido al *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* a los efectos establecidos en el artículo 89.2 del citado texto legal.

2. La Entidad elaborará anualmente los presupuestos de explotación y de capital que, una vez acordados por el Consejo de Administración, serán tramitados en la forma establecida en los artículos 87.4 y 90 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria. Al presupuesto de capital se acompañará el detalle plurianual de los proyectos de inversión financiados por el mismo.

3. Serán aprobadas por el Consejo de Administración las modificaciones internas de los presupuestos que no incrementen la cuantía global de los mismos y sean consecuencia de las necesidades surgidas durante el ejercicio.

4. Las restantes variaciones de los presupuestos de explotación y de capital que no afecten a subvenciones de los Presupuestos Generales del Estado serán autorizadas:

a) Por el Ministro de Economía y Hacienda, cuando no excedan del 5 por 100 del respectivo presupuesto, y por el Gobierno en los demás casos siempre y cuando la Entidad reciba subvenciones de explotación o capital con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

b) Cuando no recibiere tales subvenciones, la modificación de las cifras de inversiones reales o financieras reflejadas en dichos presupuestos requiere la autorización del *Ministro de Obras Públicas y Transportes* cuando su importe no exceda del 5 por 100 de la suma de las mismas, y del Gobierno en los demás casos.

5. El ejercicio social se computará por periodos anuales comenzando el día 1 del mes de enero de cada año.

6. La cuenta de pérdidas y ganancias, la propuesta, en su caso de aplicación de resultados, el balance y la memoria justificativa de cada ejercicio económico, serán presentados por el Director de la Sociedad al Consejo de Administración para su aprobación, que deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

Artículo 97. Régimen patrimonial y financiero.

1. La Sociedad tendrá, para el cumplimiento de su objeto, un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado le atribuya como propios, los que adquiera en el futuro por cualquier título o le sean concedidos o donados por cualquier persona o Entidad.

2. A la Entidad se le adscribirán, asimismo para el cumplimiento de su objeto, los Centros de Control de Tráfico Marítimo y de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación, así como los correspondientes medios materiales, personales, presupuestarios y financieros.

Igualmente se adscribirán a la Sociedad, los remolcadores, las embarcaciones de salvamento, las lanchas de limpieza y la totalidad del material de seguridad actualmente adscritos a la Dirección de la Marina Mercante, incluyendo los medios materiales cedidos por esta Dirección General a la Cruz Roja, así como los correspondientes recursos presupuestarios.

3. La Sociedad que se crea se financiará mediante:

a) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio propio, así como las rentas del patrimonio que se le adscriba.

b) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos en el ejercicio de sus actividades.

c) Las subvenciones que, en su caso, pudieran incluirse en los Presupuestos Generales del Estado.

d) Las subvenciones, aportaciones y donaciones que se concedan a su favor procedentes de fondos específicos de la Comunidad Económica Europea, de otras Administraciones Públicas, de Entes públicos, así como de particulares.

e) Los procedentes de préstamos, créditos y demás operaciones financieras que puedan concertar.

f) Cualquier otro recurso no previsto en las letras anteriores que pueda corresponderle por Ley o le sea atribuido por convenio, donación o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

Artículo 98. Régimen de contratación.

La contratación de la Sociedad se ajustará a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés de la Entidad y homogeneización de comportamientos en el sector público, establecidos en la disposición transitoria segunda del Reglamento General de Contratación del Estado, desarrollándose en régimen de Derecho Privado sin perjuicio de las funciones de coordinación que, en materia de suministros informáticos, puedan corresponder a órganos de la Administración del Estado.

Artículo 99. Contabilidad y régimen de control.

1. La Sociedad queda sometida al régimen de contabilidad pública en los términos previstos en el título VI del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

2. El régimen de control de las actividades económicas y financieras de la Entidad se ejercerá de conformidad con lo establecido en los artículos 17.1 y 20 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.

Artículo 100. Transformación de la Sociedad <<Remolques marítimos, Sociedad Anónima>>.

1. El Gobierno procederá, en un plazo de seis meses a partir de la constitución de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima a adoptar cuantas medidas sean necesarias para incorporar a su patrimonio propio la totalidad de las acciones representativas del capital social de <<Remolques marítimos, Sociedad Anónima>>.

2. Durante el tiempo que transcurra desde la constitución de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima hasta la incorporación a su patrimonio de las acciones de la Sociedad <<Remolques Marítimos, Sociedad Anónima", ésta continuará funcionando con arreglo a las directrices e instrucciones que dicte la Dirección General de la Marina Mercante a través de los órganos de gobierno y gestión de la nueva Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Capítulo IV. De los Cuerpos de la Marina Civil.

Artículo 101. Cuerpos de Marina Civil.

Se crea, adscrito al Ministerio de Fomento, el siguiente Cuerpo de la Administración Civil del Estado:

Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil, del grupo A, a que se refiere el artículo 25 de la Ley 30/1984, de 2 de agosto.

Para pertenecer al Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil deberá poseerse algunas de las siguientes titulaciones: Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, Licenciado en Máquinas Navales, Licenciado en Radioelectrónica Naval, Capitán de la Marina Mercante, Jefe de Máquinas de la Marina Mercante y Oficial Radioeléctrico de primera clase de la Marina Mercante.

Podrán integrarse en dicho Cuerpo, sin que, a tal efecto sea necesaria la celebración de pruebas, aquellos funcionarios de carrera que así lo soliciten y que, poseyendo una de las titulaciones mencionadas, pertenezcan a Cuerpos o Escalas del Grupo A y presten sus servicios en la Administración Marítima o en la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, o los hayan prestado durante un mínimo de dos años en los cinco inmediatamente anteriores a la entrada en vigor de la presente Ley.

La integración del personal laboral que posea alguna de las titulaciones mencionadas se efectuará de acuerdo con lo establecido en la Disposición Transitoria Novena de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Capítulo V. Del servicio de practicaaje.

Artículo 102. Definición y régimen de gestión.

1. Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a Capitanes de buques y artefactos flotantes, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste, en condiciones de seguridad y en los términos que se establezcan en esta Ley, la reglamentación general que regule este servicio, así como en aquellas otras disposiciones normativas o contractuales que le sean de aplicación.

2. Los Prácticos de puerto que realicen las funciones de practicaaje deberán tener la adecuada calificación profesional debidamente constatada en los términos que reglamentariamente se determinen para cada puerto o grupo por la Administración marítima.

3. (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

4. (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

5. (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

6. Se considerarán aplicables a dicho servicio por lo que se refiere a los trabajadores que intervengan en él, y en especial a efectos del régimen de jornada de trabajo, las reglas que, en cuanto a prolongación de trabajo efectivo con tiempo de permanencia o disponibilidad, estén previstas en la normativa sobre jornada laboral en transportes.

7. Las funciones encomendadas a las Autoridades Portuarias en los apartados anteriores de este artículo se ejercerán, en el caso de los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas, por la Administración portuaria de la que dependan. Será de aplicación, en todo caso, lo dispuesto en el apartado 8 de este artículo.

8. Son competencias de la Administración marítima las siguientes:

a) La determinación de la necesidad de la existencia en un puerto de un servicio de practica, así como, en su caso, la no obligatoriedad de su utilización y las condiciones técnicas con que dicho servicio debe ser prestado, por razones de seguridad marítima, oída la Administración portuaria competente, así como el Consejo de Navegación y Puerto, o, en su caso, de Navegación, y la organización que en el ámbito estatal ostente la representación profesional de los Prácticos.

b) La determinación de los requisitos profesionales y de titulación mínimos que deberán reunir los aspirantes a Prácticos, así como el establecimiento y realización de las pruebas precisas para el reconocimiento de la capacitación para prestar los servicios de practica en un puerto o grupo de puertos determinado.

c) La determinación de las condiciones de formación permanentes y de reciclaje, así como de las pruebas de suficiencia que deberán superar los Prácticos para comprobar en todo momento su debida calificación técnica y aptitud física, como requisitos para mantener su capacitación como Prácticos de un puerto o grupo de puertos determinados.

d) La decisión sobre la posibilidad de realizar en condiciones aceptables, desde la perspectiva de la seguridad marítima, las operaciones de practica o sobre las condiciones de su realización, en caso de discrepancia profesional entre los prácticos y la Autoridad Portuaria.

e) La suspensión cautelar de la habilitación del Práctico, por exigencias de seguridad en el servicio de practica, a partir de la incoación del oportuno expediente y hasta que recaiga resolución sobre el mismo.

Artículo 103. Régimen económico (derogado por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Artículo 104. Responsabilidad.

La responsabilidad civil en 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 dos mil pesetas por unidad de arqueado bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de cien millones de pesetas.

A tal efecto, se entenderá por arqueado bruto el definido en los convenios internacionales suscritos por España y en las normas reglamentarias nacionales que resulten aplicables.

Capítulo VI. Tasas por servicios de inspección y control.

Artículo 105. Ámbito y régimen de existencia.

1. Las inspecciones y controles técnicos radioeléctricos, de seguridad marítima y de prevención de la contaminación a que se refiere el apartado 5 del artículo 86 de la presente Ley y que sean precisos para la emisión, renovación o modificación de certificaciones que acrediten el cumplimiento por los buques y sus elementos de los requisitos y especificaciones previstos en la legislación vigente, darán derecho a la percepción por la Administración marítima de tasas compensatorias del coste de los trámites y actuaciones necesarias con arreglo a lo que se dispone en los apartados siguientes.

2. Constituye el hecho imponible de dichas tasas la prestación por la Administración de los servicios o actuaciones mencionados en el apartado anterior.

3. Serán sujetos pasivos de las tasas, las personas naturales o jurídicas destinatarias de los correspondientes servicios o actuaciones administrativas.

4. La determinación de la cuantía de las tasas y sus correspondientes modificaciones se efectuará de acuerdo con las previsiones contenidas en la Ley 8/1989, de 13 de abril, sobre Tasas y Precios Públicos.

5. Las tasas se devengarán en el momento de la solicitud o en el de la prestación del servicio cuando éste no sea a petición de parte.

6. El rendimiento de las tasas se ingresará en el Tesoro, pudiendo generar crédito para actividades objeto de las tasas.

7. Las tasas podrán ser objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo en la forma que reglamentariamente se determine.

Título IV. Régimen de policía.

Capítulo I. Reglamento de policía de los puertos del Estado.

Artículo 106. Reglamento de servicio y policía.

1. El ente público Puertos del Estado elaborará, con audiencia de las Autoridades Portuarias e informe de la Dirección General de la Marina Mercante, el Reglamento General de Servicio 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 cuanto se refiere a la seguridad de los buques y de la navegación, el salvamento marítimo y la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones ubicadas en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derecho soberano o jurisdicción.

2. El modelo de ordenanzas recogerá las normas del Reglamento de aplicación general a todos los puertos, los puntos o materias que podrán ser regulados por la correspondiente Autoridad Portuaria, conforme a los criterios y principios que en él se concreten y aquellos otros de libre regulación por las mismas, sin perjuicio en defecto de ésta de la aplicación supletoria del Reglamento.

3. Las Autoridades Portuarias, con informe vinculante de la Capitanía Marítima en los aspectos de competencia de la Dirección General de la Marina Mercante, elaborarán y aprobarán las Ordenanzas del puerto previa comprobación de su conformidad con el Reglamento General por parte del ente público Puertos del Estado.

4. Tanto el Reglamento General de Servicio y Policía como las Ordenanzas de cada puerto deberán publicarse una vez aprobadas, en el <<Boletín Oficial del Estado>>.

Capítulo II. Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación.

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, si, requerido el naviero o consignatario del buque para que abandone el puerto o repare el buque, éste no lo hace, podrá trasladarlo o proceder a su hundimiento, a costa de aquél, en donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca. A este último efecto, se solicitará informe a la Administración pesquera, 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, la Autoridad Portuaria señalará a sus propietarios, navieros, representantes o a las compañías aseguradoras donde deben situar 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.

Si incumplieran las órdenes o acuerdos de la Autoridad Portuaria, ésta podrá utilizar para el rescate del buque hundido 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 reglamentariamente establecido las cantidades devengadas por el rescate, 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.

Las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria por el rescate tendrán la consideración de crédito privilegiado, en los términos previstos en el artículo 580.3º del Código de Comercio.

3. Si el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque tuviere lugar fuera del puerto y en zona en la que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, el Capitán Marítimo será competente para ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo.

4. Cuando con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de servicio de un puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente podrá instar de la Autoridad judicial el hundimiento del buque o su enajenación en pública subasta, cuando la estancia del buque en el puerto produzca peligro real o potencial a las personas o a los bienes o cause grave quebranto a la explotación del puerto.

La Autoridad judicial acordará el hundimiento o la venta conforme al procedimiento legalmente previsto en cada caso, salvo que considere imprescindible su conservación para los fines de la instrucción del proceso y por el tiempo estrictamente necesario.

Igualmente se procederá a la venta en pública subasta en los casos en que por la previsible duración del proceso judicial exista riesgo de una notable depreciación del buque, depositando el producto de la venta a resultas del procedimiento.

5. En todos los supuestos de embargo o retención judicial o administrativa de buques, como medida en garantía de la actividad portuaria la Autoridad Portuaria determinará o modificará la ubicación del buque en el puerto, dando cuenta en todo caso de la misma a la Autoridad que decreta el embargo o retención.

Artículo 108. Operaciones de desguace.

En las operaciones de desguace de buques, instalaciones marítimas y material inservible que se realicen en aguas portuarias, se exigirá previamente el informe vinculante del Capitán Marítimo a los efectos de dar cumplimiento a la normativa sobre seguridad marítima.

Artículo 109. Protección de la navegación libre.

En caso de que uno o varios buques impidiesen o estorbasen el libre acceso a un puerto, canal o vía navegable, o el libre tránsito por los mismos, o cuando un buque haya salido a la mar con incumplimiento grave de las normas sobre despachos, o desobedeciere la órdenes de las Capitanías Marítimas competentes, éstas podrán tomar, con carácter inmediato, y con la duración que se estime necesaria, todas las medidas que resulten precisas, de conformidad con el ordenamiento jurídico, para restablecer la legalidad infringida o la libre navegación afectada.

A los efectos indicados, el Capitán Marítimo dará las órdenes oportunas al respectivo Capitán del buque, o quien haga sus veces. Dichas órdenes deberán ser cumplidas por el interesado y por todos los que se hallan en el buque, sin perjuicio del ejercicio de las acciones que correspondan con arreglo a las leyes, a los que se crean perjudicados.

En caso necesario, al Capitán Marítimo podrá imponer la detención, fondeo y retención del buque en el lugar que se determine, durante el tiempo imprescindible, hasta que se restablezca la normalidad.

Artículo 110. Situación de peligro a bordo.

Los Capitanes de buques o quienes hagan sus veces podrán adoptar, con carácter extraordinario, cuantas medidas de policía estimen necesarias para el buen régimen de a bordo en caso de peligro.

Artículo 111. Prevención de actividades ilícitas y tráficos prohibidos.

A los efectos de prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido, el Gobierno podrá impedir, restringir o condicionar la navegación de determinadas categorías de buques civiles en las aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua.

Artículo 112. Medidas de garantía de la navegación marítima y del medio marino.

En las aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través de las Autoridades Portuarias y Capitanías Marítimas podrá visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, adoptar las medidas que se estimen necesarias respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos.

Estas medidas podrán adoptarse sin perjuicio de las que, al efecto, puedan decidir otros organismos o Administraciones Públicas competentes en materia de preservación del medio marino.

Capítulo III. Infracciones.

Artículo 113. Concepto y clasificación.

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario estatal, las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en esta Ley⁴.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, con sujeción a los criterios que se indican en los artículos siguientes.

Artículo 114. Infracciones leves.

Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de infracción grave o muy grave, por su trascendencia o por la importancia de los daños ocasionados, estén tipificadas en alguno de los siguientes supuestos:

1. En lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones:

a) El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el reglamento de servicio y policía del puerto.

b) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en relación con las operaciones marítimas en el ámbito del puerto.

c) La realización de estas operaciones marítimas en el ámbito portuario con peligro para las obras, instalaciones, equipo portuario u otros buques, o sin tomar las precauciones necesarias.

d) El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en lo que se refiere a operaciones de estiba y desestiba, carga y descarga, almacenamiento, entrega y recepción y cualesquiera otras relacionadas con la mercancía.

e) La utilización no autorizada, inadecuada o sin las condiciones de seguridad suficientes, de los equipos portuarios, ya sean de la Autoridad Portuaria o de particulares.

f) El incumplimiento de las ordenanzas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en el ámbito de sus competencias sobre la ordenación de los tráficos y modos de transporte terrestre o marítimo.

g) La información incorrecta facilitada a la Autoridad Portuaria sobre los tráficos de buques, mercancías, pasajeros y vehículos de transporte terrestre, especialmente sobre los datos que sirvan de base para la aplicación de las tarifas portuarias.

h) Causar por negligencia o dolo directamente daños a las obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte marítimos o terrestres situados en la zona portuaria.

⁴ En virtud del Real Decreto 1.772/1.994, de 5 de agosto, (BOE núm. 199, de 20 de agosto), artículo 1.2, se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador de las infracciones en el ámbito de la Marina Civil establecidas en la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que se incluye como anexo II de dicha disposición.

i) El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia de seguridad marítima o de contaminación se dicten por los órganos competentes.

j) Cualquier otra actuación u omisión que cause daños o menoscabo a los bienes del dominio público portuario, o a su uso o explotación.

2. En lo que se refiere a las actividades sujetas a previa autorización, concesión o prestadas mediante contrato.

a) El incumplimiento de las condiciones de los correspondientes títulos administrativos de las cláusulas de los contratos de prestación indirecta de los servicios portuarios o de los pliegos de condiciones generales que los regulen, sin perjuicio de su caducidad o rescisión.

b) La publicidad exterior no autorizada en el espacio portuario.

c) El suministro incorrecto o deficiente de información a la Autoridad Portuaria, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.

d) El incumplimiento parcial o total de otras obligaciones establecidas en la presente Ley y en las disposiciones que la desarrollen y apliquen, y la omisión de actos que fueren obligatorios conforme a ellas.

e) El incumplimiento de los reglamentos de servicio y policía del puerto, del Reglamento General de Practicajes y demás normas reglamentarias que regulen actividades portuarias.

3. Infracciones contra la seguridad marítima.

a) Las acciones de las personas embarcadas que, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes, pongan en peligro la seguridad del buque.

b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficialidad del buque que puedan perturbar la seguridad de la navegación.

4. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo.

a) La falta de presentación por parte del Capitán o de la persona que deba hacerlo de la documentación exigida.

b) El incumplimiento de las normas reglamentarias en materia de marina mercante sobre carga o descarga de mercancía a bordo o embarque o desembarque de pasajeros.

c) La utilización, dentro del puerto, de señales acústicas no autorizadas por el correspondiente reglamento.

d) La navegación de cualquier clase de buques, embarcaciones o artefactos destinados a usos de transporte, pesca o de recreo en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de doscientos metros en las playas y cincuenta metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes.

e) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos deportivos, fuera de los canales balizados para acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas.

f) El incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a la Autoridad Marítima, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente.

5. Infracciones relativas a la contaminación del medio marino.

a) El incumplimiento de las normas o la inobservancia de las prohibiciones contenidas en los reglamentos de policía de puertos o de otras aguas sobre mantenimiento de la limpieza de las aguas o aprovechamientos comunes del medio marítimo.

b) La realización de reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación en contravención de la normativa aplicable.

c) El incumplimiento de la normativa y de las instrucciones dictadas por la Autoridad competente en relación con las obligaciones de entrega de residuos generados por los buques y residuos de carga.

Artículo 115. Infracciones graves.

Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a las doscientas mil pesetas e inferiores a un millón de pesetas, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él.

- a) Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.
- b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la zona II, exterior de las aguas portuarias.
- c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba en su legislación específica.
- d) El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.
- e) El ofrecimiento o entrega de dinero u otro tipo de regalos o dádivas al personal de la Autoridad Portuaria o Marítima o al personal de las sociedades estatales de estiba y desestiba, con objeto de captar su voluntad en beneficio del sobornador, así como la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades o sociedades de dádivas, obsequios, regalos o dinero.
- f) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Autoridad Portuaria o Marítima.
- g) El falseamiento de la información suministrada a la Autoridad Portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.
- h) La omisión por el capitán de solicitar los servicios de practicaje o remolcadores que resulten obligatorios según las disposiciones vigentes.

2. Infracciones contra la seguridad marítima.

- a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad del buque o de la navegación.
- b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficiales, susceptibles de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.
- c) Portar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la previa autorización del capitán del buque.
- d) Las acciones u omisiones del cualquier miembro de la tripulación del buque mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.
- e) La negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que éstas dispongan.
- f) La omisión injustificada por el capitán, o por quien desempeñe el mando en sustitución de aquél, en caso de abordaje, de dar información referente al nombre y puerto de matrícula del buque que se halla bajo su mando, lugar de procedencia y de destino.
- g) El embarque clandestino a bordo de un buque español.
- h) Traspasar los capitanes, patrones u otro personal marítimo los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional o de recreo que posean.
- i) La falta de comunicación por los interesados a la Capitanía Marítima más próxima, salvo causa justificada, del cese de la situación de peligro de un buque o plataforma fija que hubiera ocasionado su petición de socorro.
- j) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de todo buque civil español de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro aprobado por la Administración de acuerdo con los reglamentos aplicables.
- k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos.
- l) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo fuera de los canales balizados de acceso a la costa, en las zonas de baño, cuando cause lesiones a los usuarios de las mismas.
- m) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo.

- a) El incumplimiento de las normas vigentes sobre el uso en los buques del pabellón nacional o contraseñas.
- b) Navegar los buques sin llevar el nombre y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda.

- c) La carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.
- d) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales portuarias, de comercio exterior o interautonómico en puertos, lugares de la costa o situaciones de fondeo en aguas interiores o mar territorial.
- e) Incumplir las instrucciones de las Capitanías Marítimas en el ámbito de sus competencias, sobre maniobras y navegación de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias.
- f) Incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las Capitanías Marítimas sobre régimen y tráfico de embarcaciones, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, y sobre el empleo de todo artefacto cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas.
- g) Incumplir las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las Capitanías Marítimas y oficinas consulares.
- h) El ejercicio de las industrias marítimas a flote incumpliendo las normas sobre inscripción marítima, así como la falta de libreta o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión.
- i) La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en las correspondientes listas del Registro de buques y empresas navieras y la utilización de unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones.
- j) La infracción de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques.
- k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en el Registro de buques y empresas navieras, o de dar cuenta al mismo de los actos, contratos o acuerdos que deban ser inscritos o anotados.
- l) La construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la autorización administrativa estatal que corresponda o con infracción de las normas que regulan, así como la botadura sin el permiso correspondiente.
- m) La infracción de las normas reglamentarias sobre desguace de los buques y sobre destrucción o abandono de las plataformas fijas en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- n) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones o autorizaciones de prestación de servicios marítimos.
- ñ) El incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas o hacerlo de modo incorrecto.

4. Infracciones relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

- a) La evacuación negligente en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de desechos u otras sustancias desde buques, plataformas fijas u otras construcciones en la mar cuando se produzcan en contravención de la legislación vigente sobre la materia.
- b) El incumplimiento de las normas especiales sobre navegación, manipulación de la carga y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.
- c) El incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.
- d) La falta de comunicación inmediata a la Capitanía Marítima más próxima o a la Dirección General de la Marina Mercante, en los casos y en los términos previstos en la legislación aplicable, de los vertidos y evacuaciones contaminantes que se produzcan desde los buques o desde las plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- e) La introducción negligente, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos:

- a) Incumplimiento de las obligaciones de mantener los niveles de rendimiento y de calidad para la prestación de los servicios portuarios básicos.

- b) Utilización de medios distintos de los consignados en la licencia sin autorización, cuando se causen daños a la prestación del servicio.
- c) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.
- d) Incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la Autoridad Portuaria.
- e) Transmisión total o parcial de las licencias sin autorización.

Artículo 116. Infracciones muy graves.

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los artículos 114 y 115 anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores al millón de pesetas, las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción, y en todo caso las siguientes:

1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él.
 - a) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.
 - b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la zona I, interior de las aguas portuarias.
 - c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta Ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Autoridad Portuaria para la cesación de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.
2. Infracciones contra la seguridad marítima.
 - a) Ordenar o emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad haciendo peligrar su seguridad.
 - b) Las alteraciones sustanciales realizadas en la construcción de los elementos de salvamento respecto de las características de los prototipos oficialmente homologados.
 - c) El incumplimiento de las normas o instrucciones de las Autoridades Marítimas sobre depósito, manipulación, carga, estiba, desestiba, transporte o mantenimiento de materias explosivas o peligrosas a bordo de los buques.
 - d) Emplear, sin necesidad, señales de socorro y utilizar arbitrariamente signos distintivos que confieran al buque el carácter de buque hospital o cualquier otro característico en contra de lo previsto en el Derecho Internacional.
 - e) Contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones, salvo en el caso de las embarcaciones de recreo.
 - f) La falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de los buques españoles de pasaje de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con las normas aplicables.
 - g) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de dotaciones mínimas de seguridad a las que se refiere el artículo 77 de la presente Ley.
 - h) El incumplimiento de las disposiciones reglamentarias sobre la seguridad marítima que ocasionen accidentes con daños para las personas.
 - i) El incumplimiento de las normas o resoluciones de las Autoridades Marítimas en relación con la instalación y el desarrollo de actividades desde plataformas fijas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando se ponga en peligro la seguridad marítima.
 - j) Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.
 - k) Las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación del buque que supongan la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presume su necesidad.

l) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo.

a) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque.

b) Navegar sin haber obtenido la patente de navegación, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación o con los certificados reglamentarios caducados.

c) Navegar sin que el buque se halle debidamente matriculado.

d) El incumplimiento de las normas que reservan para buques de bandera española determinados tráficos o actividades conforme a lo previsto en la presente Ley.

e) El incumplimiento de las normas sobre Registro de buques y empresas navieras, exportación, importación o abanderamiento provisional de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.

f) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 109, 110, 111 y 112 de la presente Ley.

g) Prestar servicios de navegación marítima careciendo de la correspondiente concesión o autorización administrativa cuando sea exigible conforme a lo previsto en la presente Ley.

h) El falseamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a las Autoridades Marítimas.

i) El incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas navieras titulares de líneas regulares o servicios no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.

j) La falta de cumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que se dicten en aplicación de lo previsto en la presente Ley, sobre coordinación de los puertos del Estado y de la marina mercante con las necesidades de la defensa nacional y la seguridad pública.

4. Infracciones relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

a) La evacuación deliberada desde buques o plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de residuos, desechos u otras materias cargadas a bordo o depositadas con tal propósito, salvo, cuando se cuente con la debida autorización de vertido o ésta no sea exigible según lo previsto en la legislación específica vigente.

b) Llevar a cabo con deliberación la contaminación del medio marino por el hundimiento de buques o la destrucción de plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las mismas excepciones señaladas en el párrafo anterior.

c) La evacuación deliberada de desechos u otras material resultante directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques, plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando tales evacuaciones se produzcan en contravención de la legislación vigente sobre la materia.

d) La introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajístico o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos:

a) Prestación de servicios portuarios básicos sin el debido título habilitante.

b) Incumplimiento grave o reiterado de las obligaciones de servicio público.

c) Incumplimiento de las instrucciones dictadas por organismos portuarios, en el ámbito de sus competencias, sobre salvaguarda de la libre competencia.

d) Incumplimiento grave o reiterado por los titulares de licencias de las condiciones esenciales que se les imponga.

Artículo 117. Prescripción.

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de cinco años para las muy graves, tres años para las graves y un año para las leves.

El plazo comenzará a contarse desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

2. En el supuesto de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comenzará a contar desde el momento de la finalización de la actividad o del último acto con el que la infracción se consume. En el caso de que los hechos o actividades constitutivos de infracción fueran desconocidos por carecer de signos externos, dicho plazo computará desde que éstos se manifiesten.

3. No obstante, cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior.

4. Se considerará que una construcción o instalación está totalmente terminada cuando esté dispuesta para servir al fin previsto sin necesidad de ninguna actuación posterior. A tal efecto, la fecha de terminación será constatada por la Autoridad Portuaria y, subsidiariamente por este orden, la de licencia, permiso o autorizaciones de funcionamiento o servicio, o el certificado final de obra suscrito por técnico competente.

Artículo 118. Responsables.

Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes:

1. Supuestos de infracciones en materia de usos y actividades portuarias:

a) En el caso de incumplimiento de las condiciones de un contrato o título administrativo, el titular de éste.

b) En otros casos de infracciones relacionadas con el buque, el naviero o, en su defecto, el Capitán del buque, sin perjuicio de las responsabilidades que le puedan corresponder al titular del contrato de prestación del servicio de practica y al práctico en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

Cuando las infracciones estén relacionadas con la estancia del buque en puerto, el consignatario será responsable solidario con el naviero.

c) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, con carácter solidario el personal que manipule las mismas y la Empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, y subsidiariamente el consignatario de las mercancías.

d) En el caso previsto en el artículo 114.1, g), las Entidades obligadas a facilitar dicha información.

e) En el caso de las acciones u omisiones a que se refiere el artículo 114.1, h) y j), el autor o responsable de la acción u omisión y solidariamente, en su caso, la Empresa responsable de la prestación del servicio con la que el autor tenga relación laboral en el momento de producir dichos daños o perjuicios.

f) En el caso previsto en el artículo 115.1, d), las entidades responsables del transporte de las mercancías peligrosas, y subsidiariamente las obligadas a facilitar la información de acuerdo con las reglamentaciones sobre la materia.

g) En el caso previsto en el artículo 115.1, e), las personas que ofrezcan o entreguen el dinero o los regalos y los trabajadores que los soliciten o reciban.

h) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, el promotor de la actividad, el empresario que la ejecuta y el técnico director de la misma.

i) En el caso de infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, el titular de la licencia de prestación del servicio portuario básico o quien preste el servicio sin título habilitante.

2. Supuestos de infracciones en materia de marina civil:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación de plataformas fijas u otras construcciones situadas fuera de la zona de servicio de los puertos, la persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realice el buque, la plataforma o construcción o, en el caso de

buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo, la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsables de la infracción. En estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patronos de los buques.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque.

c) En las infracciones cometidas por usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de la Marina Mercante, la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

d) De las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el Capitán del buque. Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad. Asimismo, los sujetos responsables citados quedarán solidariamente obligados a reparar el daño causado, pudiendo la Administración competente ejecutar o encomendar a su costa las operaciones que, con carácter de urgencia, pudieran resultar necesarias para la preservación del medio ambiente.

3. Las disposiciones sobre infracciones y sanciones en materia de marina civil no resultarán de aplicación a las personas no nacionales, embarcadas a bordo de buques extranjeros, aunque se hallen en zonas sometidas a la jurisdicción española, siempre que el hecho afecte exclusivamente al orden interior del buque y hubieran participado en él únicamente súbditos extranjeros.

En estos casos, las autoridades españolas se limitarán a prestar a los capitanes y cónsules del país de la bandera los auxilios que soliciten y fueren procedentes de acuerdo con el Derecho Internacional.

4. Las sanciones que se impongan a los distintos sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrá entre sí carácter independiente, salvo que se establezca un régimen diferente en esta Ley.

Capítulo IV. Sanciones y otras medidas.

Sección 1ª. Disposiciones Generales.

Artículo 119. Principios generales.

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en esta Ley.

2. Si un mismo hecho u omisión fuera constitutivo de dos o más infracciones, se tomará en consideración únicamente aquella que comporte la mayor sanción. No obstante, los titulares de concesiones otorgadas con arreglo a la presente Ley podrán ser siempre sancionados por las infracciones que en ella se establecen, con independencia de otras responsabilidades que, en su caso, sean exigibles.

3. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la Autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso.

La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito o falta, la Administración continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.

En todo caso, deberán cumplirse de modo inmediato las medidas administrativas adoptadas para salvaguardar la actividad portuaria, la seguridad marítima y la ordenación del tráfico marítimo, y para la prevención de la contaminación del medio marino, sin que la suspensión del procedimiento sancionador pueda extenderse a la ejecutividad de las medidas para establecer el orden jurídico vulnerado.

4. Asimismo se iniciarán los procedimientos de suspensión de los efectos y anulación o resolución de los actos administrativos o contratos en los que presuntamente pudiera ampararse la actuación ilegal.

5. En los casos en que esta Ley hubiese previsto responsabilidad administrativa solidaria de empresa y trabajadores, no procederá la imposición de sanción administrativa al trabajador cuando éste hubiese sido ya sancionado por el empresario como consecuencia de los mismos hechos.

Sección 2ª. Sanciones aplicables.

Artículo 120. Multas y sanciones accesorias.

1. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 60.101,21 euros.
2. En el caso de infracción grave, la sanción será:
 - a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él. En los supuestos del artículo 115, 1), b), c), e), f), g), y h), multa de hasta 120.202,42 euros; en los supuestos del artículo 115, 1), a) y d), multa de hasta 300.506,05 euros.
 - b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 180.303,63 euros.
 - c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 120.242,21 euros.
 - d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 601.012,10 euros.
 - e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, multa de hasta 602.000 euros.
3. En caso de infracción muy grave, la sanción será:
 - a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él. En los supuestos del artículo 116, 1), c), multa del 50 por 100 del valor de las obras e instalaciones. En el resto de los supuestos, multa de hasta 601.012,10 euros.
 - b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 901.518,16 euros.
 - c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 300.506,05 euros.
 - d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 3.005.060,52 euros.
 - e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, multa de hasta 3.005.000 euros.
4. En el supuesto de infracción grave o muy grave por reincidencia en faltas leves o graves, respectivamente, antes del plazo previsto para su prescripción, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de éstas.
5. La cuantía de la multa fijada de conformidad con las reglas establecidas en los números anteriores podrá condonarse parcialmente mediante acuerdo del órgano competente para su imposición, y siempre que el infractor hubiera procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción, previo requerimiento y en el plazo que reglamentariamente se determine.
6. Para los supuestos de infracciones muy graves se podrá acordar la retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo como sanción complementaria a la que en cada caso procediera.
7. En el supuesto del artículo 116, 2), b), la multa llevará consigo la anulación de la homologación oficial del prototipo.
8. En el caso de infracciones muy graves, en lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones, producidas en el ejercicio de las actividades a que se refiere el artículo 54 de la presente Ley, se podrá declarar por el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*, a propuesta de Puertos del Estado, la inhabilitación temporal de los infractores por un plazo máximo de tres a cinco años para ser titulares de autorizaciones y concesiones, respectivamente, en el ámbito del puerto correspondiente o para el desempeño de actividades portuarias.
9. En el caso de autorizaciones de prestación de servicios o de actividad y de las licencias de prestación de servicios portuarios básicos, las infracciones relativas a su uso o a las actividades que en él se prestan podrán llevar aparejadas además la suspensión de la actividad o del servicio, de acuerdo con los siguientes criterios:
 - 1º Infracciones leves: suspensión por un período no superior a un mes.
 - 2º Infracciones graves: suspensión por un período no superior a seis meses.

3º Infracciones muy graves: suspensión e inhabilitación temporal por un período no superior a cinco años para desempeñar cualquier actividad o prestar cualquier servicio en el supuesto de que se trate.

10. En los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima, cometidas por el capitán o el patrón del buque, el práctico de servicio o demás miembros de la dotación, se podrá declarar por el Director general de la Marina Mercante, para las graves, y por el *Ministro de Obras Públicas y Transportes*, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, para las muy graves, la suspensión del título profesional de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Infracciones graves: suspensión por un período no superior a un año.
- b) infracciones muy graves: suspensión por un período entre uno y cinco años.

11. Las sanciones impuestas por infracciones graves o muy graves, una vez firmes, se harán públicas en la forma que reglamentariamente se establezca.

12. El plazo de prescripción de las sanciones será de cinco años para las correspondientes a infracciones muy graves, de tres años para las graves y de un año para las leves.

13. En el caso de que los reconocimientos efectuados a buques mercantes españoles y extranjeros confirmen o revelen deficiencias que tengan como consecuencia la medida de policía administrativa de prohibir la navegación del buque, se impondrá como sanción accesoria a la multa el pago de todos los costes de inspección.

El coste de la hora de inspección se determinará por el Ministro de Fomento.

Artículo 121. Medidas no sancionadoras.

Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción darán lugar, además de la imposición de la sanción que proceda, a la adopción, en su caso, de las siguientes medidas:

- a) La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.
- b) La indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como de los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.

Cuando el beneficio que se deduzca para el infractor de las acciones u omisiones constitutivas de infracción sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

- c) La caducidad del título administrativo, cuando sea procedente, por incumplimiento de sus condiciones.
- d) La denegación de escala, salida, carga o descarga del buque en los casos en que legal o reglamentariamente se establezca.
- e) La revocación de la licencia, cuando sea procedente.

Artículo 122. Criterios de graduación.

1. La cuantía de las multas y la aplicación de las sanciones accesorias se determinarán en función del beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la relevancia externa de la conducta infractora, la negligencia o intencionalidad del sujeto infractor, el daño causado, el número de infracciones cometidas, así como por cualquier otra circunstancias que pueda incidir en el grado de reprochabilidad de la infracción, en un sentido atenuante o agravante.

2. Se aplicarán analógicamente, en la medida de lo posible y con las matizaciones y adaptaciones que exija la peculiaridad del sector administrativo de que se trata, las reglas penales sobre exclusión de la antijuridicidad y de la culpabilidad, sin perjuicio de atender, a idénticos efectos, a otras circunstancias relevantes en dicho sector.

Artículo 123. Competencia.

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en esta Ley corresponderá:

a) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, para los supuestos de infracciones leves relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él.

b) A los Capitanes Marítimos en los supuestos de infracciones leves contra la seguridad marítima y ordenación del tráfico marítimo o las relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

c) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y al Director general de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, para los supuestos de infracciones graves tipificados en esta Ley.

d) Al *Ministro de Obras Públicas y Transportes*, a propuesta de Puertos del Estado, o del Director general de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía inferior a doscientos millones.

e) Al Consejo de Ministros, a propuesta del *Ministro de Obras Públicas y Transportes*, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a la señalada en el apartado anterior del presente artículo.

2. Estos límites, así como la cuantía de las multas, podrán ser actualizados o modificados por el Gobierno, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios al consumo.

3. El importe de las multas e indemnizaciones por infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, se considerará ingreso propio de la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito se hubiera cometido la infracción.

Sección 3ª. Indemnización por daños y perjuicios.

Artículo 124. Indemnización por daños y perjuicios.

1. Cuando la restitución y reposición al estado anterior no fuera posible, y en todo caso, cuando se hayan producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que procedan,

2. Cuando el beneficio sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.

3. Cuando los daños fueran de difícil evaluación, la Autoridad Portuaria o Marítima tendrá en cuenta para fijar la indemnización los siguientes criterios, debiendo aplicar el que proporcione el mayor valor:

a) Coste teórico de la restitución y reposición.

b) Valor de los bienes dañados.

c) Beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.

Capítulo V. Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares.

Artículo 125. Procedimiento.

1. El personal y los responsables de la Autoridad Portuaria o Marítima estarán obligados a formular las denuncias, tramitar las que se presenten, y resolver las de su competencia imponiendo las sanciones procedentes.

2. A los efectos indicados, el personal con funciones de inspección o control estará facultado para acceder a las superficies e instalaciones objeto de concesión o autorización situadas en la zona de servicio de los puertos o a los buques y plataformas de pabellón español, o con las limitaciones, en su caso, establecidas en los Convenios Internacionales suscritos por España, a los de pabellón extranjero que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes, salvo que tuvieran la consideración legal de domicilio, en cuyo caso la labor inspectora deberá ajustarse a las reglas que garanticen su inviolabilidad.

3. No obstante lo anterior, para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, la incoación del procedimiento sancionador y la adopción

de medidas de restauración del orden jurídico vulnerado se adecuarán a lo establecido en la legislación de costas, sin otra peculiaridad que el órgano competente para acordarlas será la Autoridad Portuaria. En todo caso, corresponde a ésta la adopción de las medidas de restauración.

Las infracciones previstas en la presente Ley serán sancionadas previa instrucción del oportuno expediente administrativo en la forma establecida en la Ley de Procedimiento Administrativo.

Artículo 126. Medidas para garantizar el cobro.

1. Tanto el importe de las multas como el de las indemnizaciones por daños o perjuicios causados podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio.

2. Asimismo, las autoridades Portuarias y Marítimas gozarán, para garantizar el cobro de las multas e indemnizaciones y el restablecimiento del orden jurídico vulnerado, de los medios de ejecución forzosa recogidos en la Ley de Procedimiento Administrativo y en la Legislación de Costas.

Artículo 127. Obligaciones de consignación de los hechos producidos.

Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el diario de navegación o en el rol de despacho y dotación, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran constituir infracción de las contempladas en esta Ley. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado, o caso de negarse éste, por dos testigos.

Artículo 128. Retención de buques.

El Capitán Marítimo podrá ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar, a fin de asegurar las obligaciones a que se refiere el artículo 118.2, d) de la presente Ley.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente a juicio de la Dirección General de la Marina Mercante.

El órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá en cualquier momento del procedimiento sancionador y mediante acuerdo motivado, ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y las exigencias de los intereses generales, siempre que se trate de infracciones graves o muy graves a que se refiere esta Ley. Para ello podrá solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando fuera necesario.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente.

Excepcionalmente, cuando se requiera la asunción inmediata de la retención del buque como medida cautelar, ésta podrá ser impuesta por el Director de la Autoridad Portuaria.

DISPOSICIONES ADICIONALES.

Disposición adicional primera. Zona de servicio.

En tanto no se preceda a la delimitación prevista en el artículo 15.1, se considerará zona de servicio de los puertos de competencia estatal el conjunto de los espacios de tierra incluidos en la zona de servicio existente a la entrada en vigor de la presente Ley y las superficies de agua comprendidas en las zonas I y II delimitadas para cada puerto a efectos tarifarios, de acuerdo con la normativa vigente.

Disposición adicional segunda. Zona contigua.

En la zona contigua definida en el artículo 7.1 de la presente Ley, el Gobierno podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias:

- a) Prevenir en el territorio nacional o en el mar territorial infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, de contrabando, fiscales, de inmigración o sanitarios.
- b) Sancionar dichas infracciones.

Disposición adicional tercera. Capitanías y Capitanes de Puertos.

A partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las referencias que la legislación anterior hace a las Capitanías de Puerto o a los Capitanes de Puerto, deberán entenderse hechas a las Capitanías Marítimas o Capitanes Marítimos a que se refiere el artículo 88.

Disposición adicional cuarta. Colaboración interministerial.

1. Los Departamentos de la Administración del Estado y los demás Organismos de las Administraciones Públicas podrán recabar la colaboración de los servicios del *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* cuando necesidades de interés general así lo requieran.

Asimismo, el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* podrá recabar la colaboración de los servicios adscritos a los referidos Departamentos u Organismos que realicen funciones en el ámbito portuario marítimo, siempre que concurren necesidades de interés general.

2. El *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* podrá solicitar del Ministerio del Interior la colaboración de sus servicios marítimos cuando así lo requieran necesidades de interés general en el ámbito de la marina civil, de la seguridad de personas o cosas, o del transporte marítimo.

Disposición adicional quinta. Política de defensa en los ámbitos portuario y marítimo.

1. De conformidad con lo establecido en la legislación reguladora de la defensa nacional, el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* es el órgano de la Administración del Estado con competencia en todo el territorio nacional para ejecutar la política de defensa en los puertos, en el dominio público marítimo-terrestre de titularidad estatal y en el sector de la marina mercante, bajo la coordinación del Ministro de Defensa.

2. En el marco de las funciones relacionadas con la defensa civil, corresponde al *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* en coordinación con el de Defensa, estudiar, planificar, programar, ejecutar e inspeccionar cuantos aspectos o actuaciones se relacionen con la aportación de recursos dependientes del Departamento a la defensa nacional, en el ámbito de los puertos que dependan de la Administración del Estado y en el de la Marina Mercante.

De igual modo, desarrollará las mismas funciones en lo que se refiere a la movilización de las personas, los bienes y los servicios de acuerdo con los planes sectoriales y ministeriales de movilización. A estos efectos, se dispondrán permanentemente actualizados cuantos mecanismos de transformación de la organización civil de la Marina Mercante sean precisos.

3. El *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* desarrollará las normas y procedimientos precisos para:

- El conocimiento por parte del Ministerio de Defensa de los efectivos, características y situación de la flota mercante, así como la aportación de contingentes de dicha flota a la Armada en situaciones de crisis.
- Imponer obligaciones de servicio público por motivos de defensa nacional o en situaciones de crisis o con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de continuidad y regularidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran resultar aplicables conforme a la legislación vigente.
- Disponer que toda Empresa naviera española con sucursales o centros de actividad situados fuera del territorio nacional, contribuya con sus medios al mantenimiento del sistema y necesidades de la defensa nacional.
- La notificación por las Empresas navieras españolas de cuantos contratos de arrendamiento o fletamento de buques mercantes españoles concierten con Empresas extranjeras.
- La comunicación, por los capitanes de los buques mercantes españoles que se encuentren en navegación, de su posición geográfica a la Dirección General de la Marina

Mercante, especialmente en situaciones de crisis o de tensión internacional, dando aquella cuenta de dicha información al Cuartel General de la Armada.

4. Lo establecido en el apartado anterior en relación con la flota mercante se entenderá aplicable a otros buques civiles cuando su empleo sea necesario para la consecución de las necesidades de la defensa nacional.

Disposición adicional sexta. Transformación de las Juntas de Puertos y Puertos Autónomos.

Uno. Los Organismos Autónomos Juntas de Puerto y las Entidades públicas Puertos Autónomos existentes a la entrada en vigor de la presente Ley se transforman en Autoridades Portuarias de las previstas en el artículo 35 de esta Ley, de acuerdo con lo establecido en la disposición final primera. Su denominación será <<Autoridad Portuaria de>> seguida del nombre del puerto correspondiente.

Dos. Las nuevas Entidades públicas sucederán a las actuales Juntas de Puerto y Puertos Autónomos en la titularidad de su patrimonio, quedando subrogadas en su misma posición en las relaciones jurídicas de las que aquéllos fueran parte.

Los bienes de dominio público afectos a los Organismos y Entidades que se transforman, así como los incluidos en las zonas I y II a que hace referencia la disposición adicional primera, se adscriben a las correspondientes Autoridades Portuarias, conservando su calificación jurídica originaria.

Tres. La participación en el capital de las sociedades estatales de estiba y desestiba de buques que en la actualidad corresponde a la Administración del Estado se transfiere al patrimonio de cada una de las Autoridades Portuarias que tengan encomendada la gestión del puerto en cuya localidad tengan las Sociedades su domicilio social.

Cuatro. 1) Los Funcionarios destinados en las Juntas de Puerto, en los servicios periféricos de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos y en los Puertos Autónomos podrán optar, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, y hasta el 31 de diciembre de 1992, por:

a) Incorporarse como personal laboral a las Entidades que se crean, que respectivamente asuman las competencias que vienen desarrollando, con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda a efecto de la percepción del correspondiente complemento retributivo, quedando en sus Cuerpos de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en el artículo 29.3, a) de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública.

Los periodos de servicio acreditados en el Régimen de Clases Pasivas del Estado podrán ser totalizados en el Régimen General de la Seguridad Social, a efectos de derechos pasivos, según las normas contenidas en el Real Decreto 691/1991 de 12 de abril.

La antigüedad, a efectos del cálculo de indemnizaciones por extinción del contrato de trabajo con posterioridad a la adquisición de la condición de personal laboral, será la de la fecha de adquisición de ésta, excepto en el caso de renuncia expresa a la condición de funcionario en el momento de adquirirse aquella condición, con el alcance previsto en los artículos 37 y 38 del texto articulado de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado, en cuyo supuesto se computará la antigüedad desde el ingreso en la Administración Pública.

b) Permanecer en la situación administrativa de servicio activo, reintegrándose al Departamento al que figure adscrito su Cuerpo o escala.

2) El personal laboral de los Organismos y Entidades antes mencionados se incorporará con dicha condición a las Autoridades Portuarias correspondientes.

3) La incorporación como persona laboral de las Autoridades Portuarias, resultante de la aplicación de lo dispuesto en los números anteriores se efectuará con respeto a sus derechos laborales, asignándoles las tareas y funciones que correspondan a su titulación académica y capacidad profesional, de acuerdo con la estructura orgánica que se apruebe y con independencia de las que vinieran desempeñado hasta el momento de su integración.

Cinco. Se declara a extinguir el Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas.

Seis. Las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima, y los terrenos afectados al servicio de las mismas, se adscribirán a las Autoridades Portuarias que se determine por el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*.

Disposición adicional séptima. Transformación de la Dirección General de Puertos y de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos.

Uno. La Dirección General de Puertos quedará suprimida en el momento de la entrada en funcionamiento, prevista en la disposición final primera, de Puertos del Estado, en el que se integrarán, asimismo, los servicios centrales del Organismo Autónomo de carácter comercial Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, que se extinguirá en la misma fecha.

Dos. El nuevo Ente público sucederá al Organismo Autónomo que se extingue en la titularidad de su patrimonio, quedando subrogado en la misma posición en las relaciones jurídicas en las que fuera parte.

Tres. 1. Los funcionarios destinados en la Dirección General de Puertos y en los servicios centrales de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, podrán optar, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, y hasta el 31 de diciembre de 1992, por:

a) Integrarse como personal laboral de Puertos del Estado, con reconocimiento de la antigüedad que le corresponde a efectos de la percepción del correspondiente complemento retributivo, quedando en sus Cuerpos de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en el artículo 23.3, a) de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública.

Los períodos de servicio acreditados en el Régimen de Clases Pasivas del Estado podrán ser totalizados en el Régimen General de la Seguridad Social, a efectos de derechos pasivos, según las normas contenidas en el Real Decreto 691/1991, de 12 de abril.

La antigüedad a efectos del cálculo de indemnizaciones por extinción del contrato de trabajo con posterioridad a la adquisición de la condición de personal laboral, será la de la fecha de adquisición de ésta, excepto en el caso de renuncia expresa a la condición de funcionario, en el momento de adquirirse aquella condición, con el alcance previsto en los artículos 37 y 38 del texto articulado de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado, en cuyo supuesto se computará la antigüedad desde el ingreso en la Administración Pública.

b) Permanecer en la situación administrativa servicio activo reintegrándose al Departamento al que figura adscrito su Cuerpo o escala.

2. El personal con contrato laboral con la Dirección General de Puertos, incluso el del Programa de Clima Marítimo y Banco de Datos Oceanográficos, y el personal laboral de los servicios centrales de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, se integrará como personal de Puertos del Estado.

3. La integración como personal laboral de Puertos del Estado resultante de la aplicación de lo dispuesto en los apartados anteriores se efectuará con respecto a sus derechos laborales, asignándoles las tareas y funciones que correspondan a su titulación académica y capacidad profesional, de acuerdo con la estructura orgánica que se apruebe y con dependencia de las que vinieran desempeñando hasta el momento de su integración.

Disposición adicional octava. Mantenimiento de la titularidad de las Comunidades Autónomas en materia portuaria. (Anulada por la Sentencia del Tribunal Constitucional 40/1.998, de 19 de febrero, la referencia al artículo 4 de la Ley).

Sin perjuicio de la posibilidad de aplicación en el futuro de lo establecido en sus artículos 4, 5.2, y 5.3, la entrada en vigor de la presente Ley no afectará a la titularidad de las Comunidades Autónomas sobre todos aquellos puertos o instalaciones marítimas incluidos expresamente en los correspondientes Decretos de transferencia o en las actas de adscripción del dominio público marítimo-terrestre suscrita por la Administración del Estado y la correspondiente Comunidad Autónoma.

Disposición adicional novena. Reserva de aplicación de la legislación sobre hidrocarburos.

Lo dispuesto en la presente Ley no excluye la aplicación de la legislación sobre investigación, exploración y explotación de hidrocarburos en lo que se refiere a las actividades que se desarrollen desde plataformas o instalaciones que ocupen dominio público portuario.

Disposición adicional décima. Obligaciones de información.

1. El *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* facilitará al Ministerio para las Administraciones Públicas, dentro del primer trimestre de cada año y referida a 31 de diciembre del año anterior, la siguiente información relativa al sistema portuario:

- a) Las auditorías y controles de gestión realizados por el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* a Puertos del Estado, a las distintas Autoridades Portuarias y a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, durante el año que acaba en la fecha de referencia.
- b) Las estructuras orgánicas básicas, con expresión de los distintos niveles directivos, de cada entidad portuaria.
- c) Las plantillas de personal laboral de todas las Entidades anteriores, incluyendo categorías profesionales y niveles de retribución anuales.

2. Hasta que finalice el proceso de incorporación del personal funcionario que pueda optar por su vinculación laboral con las Autoridades Portuarias, con Puertos del Estado o con la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítimas, existirá un Comité de Seguimiento de esta operación constituido por representantes del *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* y de la Comisión Interministerial de Retribuciones, al que se suministrará con carácter previo y de modo regular información puntual sobre los criterios, que, en materia retributiva, deban presidir el citado proceso, y sobre su desarrollo y consecuencias.

Disposición adicional undécima. (Derogada por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Disposición adicional duodécima. (Derogada por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Disposición adicional duodécima bis.

En el seno de la Comisión Mixta creada por el artículo 14 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias existirá una subcomisión de transportes, puertos y aeropuertos, a la que corresponderá el análisis, propuesta a la Comisión Mixta y seguimiento de todo lo relativo al transporte aéreo y marítimo de personas y mercancías, al objeto de garantizar el óptimo desarrollo de las medidas que en esta materia se contienen en las normas reguladoras del régimen económico y fiscal de las islas Canarias.

Disposición adicional duodécima ter.

Las obras de infraestructura y las instalaciones de telecomunicación portuaria se considerarán de interés general, a los efectos de lo previsto en el artículo 95 de la Ley 20/1991, de 7 de junio.

Disposición adicional duodécima quáter.

En Canarias y Baleares se deberá garantizar la representación de los Cabildos y Consejos Insulares en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias, dentro del porcentaje de representación que corresponda a las respectivas Comunidades Autónomas de acuerdo con lo previsto en el artículo 40.2 de esta Ley.

Disposición adicional decimotercera. Régimen de estiba y desestiba de buque.

1. Se añade un párrafo nuevo, como párrafo final, al artículo 9 del Real Decreto-Ley 2/1986, de 23 de mayo, del servicio público de estiba y desestiba de buques, con la siguiente redacción:

"Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo primero, los trabajadores de las sociedades estatales, siempre que cumplan con los requisitos físicos y de capacitación exigidos para cubrir vacantes que se convoquen, tendrán preferencia por orden de antigüedad, para cubrir las ofertas de empleo que se produzcan en cualquiera de las Sociedades estatales, sobre los trabajadores que figuren inscritos en el Registro especial de trabajadores Portuarios del Instituto Nacional de Empleo correspondiente al puerto donde se haya producido la oferta de empleo"

2. Se añade un nuevo párrafo, como párrafo 3º, al artículo 12 del citado Real Decreto-Ley, con la siguiente redacción:

"Se exceptúa el supuesto de los puertos que determine Puertos del Estado, en los que la Sociedad estatal correspondiente deberá trasladar la oferta de trabajo no cubierta a la Sociedad estatal de otro puerto próximo. En este caso, los trabajadores deberán aceptar las ofertas de trabajo en las condiciones laborales establecidas en el puerto donde la oferta se produce. La compensación por gastos de desplazamiento se producirá en los términos que se fijen mediante negociación colectiva.

Sólo cuando la segunda Sociedad estatal no pudiese proporcionar los trabajadores solicitados, podrá contratarse a los inscritos en el citado Registro especial"

3. El Gobierno, teniendo en cuenta las circunstancias económicas concretas en las que se desarrolla el servicio público de estiba en cada puerto, y su repercusión negativa sobre cada uno de los sectores económicos afectados por dicho servicio, podrá suspender temporalmente la aplicación de cualquiera de las previsiones contenidas en el Real Decreto-ley 2/1986, mientras se mantengan las circunstancias y condiciones que justificaron dicha suspensión, con objeto de garantizar una adecuada ordenación de la actividad económica en el sector afectado.

Disposición adicional decimocuarta.

Los funcionarios que resulten afectados por la creación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima podrán ejercer su facultad de opción en los plazos y condiciones previstos en la disposición adicional sexta, apartado cuatro, párrafo 1, letras a) y b).

El personal laboral afectado se incorporará a la citada Sociedad en los términos previstos en el apartado cuatro, párrafos 2 y 3 de la mencionada disposición adicional sexta.

Disposición adicional decimoquinta. Registro especial de buques y empresas navieras.

Uno. Objeto, régimen jurídico y normas de funcionamiento.

1. Se crean un Registro especial de buques y empresas navieras en el que se podrán inscribir los buques y las Empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en esta disposición adicional.

2. El Registro especial de buques y empresas navieras estará situado en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

3. El Registro especial de buques y empresas navieras es un Registro público de carácter administrativo, que se regirá por lo establecido en esta disposición adicional y en sus normas de desarrollo.

Dos. Gestión y administración del Registro.

1. La gestión y administración del Registro especial de buques y empresas navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión adscrita al *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*, una con sede en Las Palmas de Gran Canaria, y otra, con sede en Santa Cruz de Tenerife, incardinadas en las Capitanías Marítimas de las provincias citadas.

2. En todo caso, el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* tendrá las competencias para conceder la inscripción y la baja en el Registro especial, para determinar las características de la dotación de los buques, las inspecciones de los mismos y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques.

Tres. Matrícula, abanderamiento y patente de navegación de los buques.

1. La inscripción en el Registro de buques que realicen exclusivamente navegación exterior o extranacional supondrá la baja simultánea del Registro a que se refiere el artículo 75 de la presente Ley.

El régimen jurídico aplicable será el del Registro ordinario para la navegación de cabotaje y el del Registro especial se aplicará para la navegación exterior o extranacional.

2. La patente de navegación de los buques inscritos en el Registro especial será otorgada por el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* y expedida por el Director general de la Marina Mercante.

3. Dicha patente habilitará a los buques para navegar bajo pabellón español y legitimará a los Capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.

4. A las Empresas navieras titulares de buques de pabellón extranjero no se les exigirá la presentación del certificado de baja en el Registro de bandera de procedencia para el abanderamiento provisional en España.

Cuatro. Requisitos de inscripción de las Empresas navieras y de los buques.

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

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

2. Las empresas a que se refiere el número anterior podrán solicitar la inscripción en el Registro especial de aquellos buques que cumplan los siguientes requisitos:

a) Tipo de buques: todo buque civil apto para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca, ya estén los buques construidos o en construcción.

b) Tamaño mínimo: 100 GT.

c) Título de posesión: las empresas navieras habrán de ser propietarias o arrendatarias financieras de los buques cuya inscripción solicitan; o bien tener la posesión de aquéllos bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.

d) Condiciones de los buques: Los buques procedentes de otros Registros que se pretendan inscribir en el Registro especial deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España, por lo que podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro especial, en las condiciones que determine el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*.

3. Con carácter previo a la matriculación de un buque en el Registro especial, el titular del mismo deberá aportar el justificante que acredite el pago de los tributos importados sujetos a esta modalidad.

Cinco. Requisitos de las navegaciones.

1. Se podrán inscribir en el Registro especial los buques de las Empresas navieras que cumplan los requisitos del apartado anterior cuando se destinen a navegación exterior o extranacional.

2. A la vista del proceso de liberalización de la navegación de cabotaje determinado en el marco comunitario europeo, el Gobierno podrá permitir, mediante Real Decreto, la inscripción en el Registro especial de los buques que se destinen a la navegación de cabotaje, con la modulación del régimen aplicable que, en su caso, se determine.

Seis. De las dotaciones de los buques.

La dotación de los buques inscritos en el Registro especial deberá reunir las siguientes características:

a) Nacionalidad: El Capitán y el primer Oficial de los buques deberán tener, en todo caso, la nacionalidad española.

El resto de la dotación deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Comunidad Europea, al menos, en un 50 por 100.

No obstante lo anterior, cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Comunidad Europea, cuando medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* podrá autorizar a las Empresas solicitantes el empleo de tripulantes no nacionales de los Estados miembros de la Comunidad Europea en proporción superior a la expresada anteriormente, siempre que quede garantizada la seguridad del buque y la navegación.

b) Composición mínima: A instancia de la empresa naviera, que en todo caso deberá acompañar la solicitud de inscripción del buque en el Registro, el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* fijará antes de que se formalice la matrícula del buque en el mencionado Registro, la tripulación mínima del mismo, en función del tipo de buque, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación y a los compromisos internacionales asumidos por España. A estos efectos se determinarán las homologaciones profesionales precisas para cubrir los puestos que requieran una especial cualificación técnica y se tendrá en cuenta la posible polivalencia funcional de las tripulaciones derivadas de una adecuada cualificación de las mismas.

Siete. Normativa laboral y de Seguridad Social aplicable a los trabajadores no nacionales.

Las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales españoles, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro especial, se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que la misma respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo o, en defecto de sometimiento expreso, por lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española, todo ello sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria y de los convenios internacionales suscritos por España.

Ocho. Normativa aplicable en materia de jornada laboral y descansos.

En materia de jornada laboral y descansos, los buques inscritos en el Registro Especial se regirán por lo dispuesto en la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por el Real Decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y en la normativa sectorial específica, constituida por el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, o la norma que lo sustituya, con excepción de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores, que no será de aplicación.

Disposición adicional decimosexta. Tasas.

1. Las actuaciones de los Registros de buques y empresas navieras regulados en el artículo 75 y en la disposición adicional decimoquinta de la presente Ley darán lugar a la percepción de las siguientes tasas:

- a) Tasa de inscripción.
- b) Tasa de baja.
- c) Tasa de actuaciones administrativas intermedias.

Estas tasas se regirán por la presente Ley y por las demás fuentes normativas que para las tasas se establecen en el artículo 9 de la Ley 8/1.989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

2. Constituye el hecho imponible de las tasas a que se refiere el apartado anterior, respectivamente, la inscripción, la baja y las actuaciones intermedias, a instancia de parte, de cada buque matriculado en los Registros.

3. El devengo de la tasa se producirá:

- a) En el caso de las tasas de inscripción o baja, cuando se practiquen los correspondientes asientos en los Registros.
- b) En el caso de actuaciones administrativas intermedias, en el momento de la solicitud del servicio.

4. Serán sujetos pasivos todas las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

5. Las cuantías exigibles serán las siguientes:

- a) Tasa de inscripción: 0,15 € por unidad de arqueo, con un mínimo de 15,03 €
- b) Tasa de baja: 0,15 € por unidad de arqueo, con un mínimo de 15,03 €
- c) Tasa de actuaciones administrativas intermedias:

Tarifa primera. Actuación administrativa a instancia de parte que conlleve anotación en hoja de asiento: 15 €

Tarifa segunda. Certificaciones a instancia de parte. Copia de hojas de asiento, por cada una: 6 €

Tarifa tercera. Copia simple del contenido de los expedientes: 15 €

6. El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación de 20 de diciembre de 1990.

7. La tasa será objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo.

8. La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Fomento.

Disposición adicional decimoséptima.

Los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos a que se refiere el apartado 6 del artículo 3 de esta Ley, podrán ser agregados de la zona de servicio de los puertos de interés general siempre que posean infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados, no dividan o interrumpan la zona de servicio del puerto afectando a la explotación de éste, no existan usos alternativos previstos en el plan de

utilización de los espacios portuarios para dichas zonas, se acredite que la segregación no puede ocasionar interferencia alguna en la gestión de los puertos de interés general y se garantice la reversión si se modifican las causas y circunstancias que den lugar a dicha segregación.

La segregación requerirá el informe favorable del ente público Puertos del Estado y será aprobada por el Gobierno, mediante Real Decreto dictado a propuesta del Ministerio de Fomento. Una vez acordada la segregación, se modificará la zona de servicio del puerto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de esta Ley.

Disposición adicional decimoctava.

Los vertidos y dragados en puertos de competencia de las Comunidades Autónomas corresponderá a éstas, de conformidad con lo establecido por la Ley 22/1988, de 28 de julio de Costas, cumpliendo, en cuanto a los dragados, las exigencias que se establecen en el artículo 62 de esta Ley. Asimismo, corresponderá a las Comunidades Autónomas la ejecución de la Legislación del Estado en materia de vertidos en aguas interiores y territoriales cuando así lo hayan asumido en sus respectivos Estatutos de Autonomía.

Disposición adicional decimonovena.

Corresponderá a las Comunidades Autónomas que así lo hubieran asumido en sus respectivos Estatutos de Autonomía, la ejecución de la Legislación del Estado en materia de salvamento marítimo en las aguas territoriales correspondientes a su litoral.

Disposición adicional vigésima.

Las competencias que corresponden a las Comunidades Autónomas a que se refieren las dos Disposiciones adicionales anteriores comprenderán el ejercicio de la potestad sancionadora.

Disposición adicional vigésimo primera.

Las Autoridades Portuarias, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley, adjudicarán un número mínimo de instalaciones de avituallamiento de combustibles dentro del dominio público portuario, en los términos y de acuerdo con los criterios que reglamentariamente se determinen; dichos criterios tendrán en cuenta, entre otras circunstancias, la intensidad del tráfico, el volumen de operaciones comerciales, la superficie ocupada por cada puerto, su situación estratégica, la distancia a otros puertos, las condiciones de seguridad, la incidencia de las operaciones de avituallamiento de combustibles en el tráfico de buques y, en general, las que puedan afectar a la seguridad en el suministro y al buen desarrollo del tráfico y de las operaciones portuarias.

En todo caso, las instalaciones de avituallamiento de combustibles deberán cumplir los requisitos técnicos exigibles, así como las condiciones de seguridad para las personas y las cosas, debiendo el titular de la concesión obtener las licencias, permisos y autorizaciones conforme a la legislación vigente.

Disposición adicional vigésimo segunda. Del pago de las tarifas (Derogada por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Disposición adicional vigésimo tercera.

La lámina de agua ocupada por artefactos flotantes tales como bateas, mejilloneras, viveros flotantes u otras instalaciones destinadas a actividades de acuicultura, será objeto de autorización o concesión, según proceda, y devengará los correspondientes cánones de conformidad con lo previsto en esta Ley.

La Autoridad Portuaria comunicará a los titulares de los artefactos flotantes que ocupen espacios de dominio público portuario sin título habilitante, la obligación de solicitar el

otorgamiento del correspondiente título de ocupación en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de la Ley.

Disposición adicional vigésimo cuarta. Tasa portuaria de seguridad al pasaje (Derogada por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

Disposición transitoria primera. Régimen económico de prestación de servicios y ocupación de bienes.

1. Las autoridades portuarias percibirán por los servicios portuarios que presten las contraprestaciones que los Organismos o Entidades cuyas funciones asumen vinieran percibiendo a la entrada en vigor de esta Ley. Estas contraprestaciones mantendrán su estructura, cuantía y elementos sustanciales hasta su sustitución por el régimen previsto en las mismas. Sin perjuicio de ello, las citadas contraprestaciones tendrán la condición de precios privados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

2. Los cánones por ocupación del dominio público se considerarán ingresos propios de la respectiva autoridad portuaria.

Disposición transitoria segunda. Prácticos de puerto.

Uno. 1. Los prácticos de puerto que hayan accedido al puesto de trabajo por concurso o concurso-oposición y estén prestando sus servicios como prácticos en puertos de competencia estatal a la entrada en vigor de la presente Ley, continuarán prestándolos como prácticos del puerto correspondiente, integrados en las actuales Corporaciones de prácticos o, en su caso, en las Entidades que sustituyan a éstas en sus actuales funciones conservando todos los derechos adquiridos que les confiere la regulación del servicio vigente con anterioridad a la aprobación de la presente Ley.

Las Corporaciones de prácticos no tendrán el carácter de Corporación de Derecho Público.

2. Por la Administración portuaria se podrán adoptar las medidas necesarias para garantizar una adecuada prestación del servicio en los puertos donde el volumen del servicio de practica sea insuficiente bien a través de la agrupación de estos servicios con los de otros puertos, manteniendo el régimen de gestión indirecta existente, o bien, excepcionalmente, mediante la aplicación del sistema de gestión directa, previo informe de la organización que en el ámbito estatal ostente la representación de los prácticos.

En este último caso y una vez notificada la decisión de la autoridad portuaria de prestar directamente el servicio de practica, dichos prácticos se integrarán como personal laboral en la autoridad portuaria del puerto en el que presten sus servicios, sin perjuicio de que puedan acceder con carácter preferente a una plaza de práctico en otro puerto previa superación de las pruebas oportunas y sin perder la condición a que se refiere el apartado uno, número 1, de esta disposición transitoria. Este régimen de acceso preferente tendrá un límite temporal de cinco años.

La integración como personal laboral se realizará con reconocimiento de su antigüedad, de acuerdo con la clasificación profesional de titulado que le correspondiera, y con su capacidad, y con independencia de las funciones que anteriormente viniera desempeñando.

El personal laboral de las Corporaciones de prácticos, en el supuesto considerado en los párrafos anteriores, se integrará en la plantilla laboral de la correspondiente autoridad portuaria, subrogándose ésta en los derechos y obligaciones laborales de la citada Corporación, y en la misma posición en las relaciones jurídicas en las que fuera parte, sucediéndola en la titularidad de los bienes, derechos y obligaciones afectados directamente al servicio del practica.

El valor neto del patrimonio integrado, determinado con arreglo a los criterios de valoración de la Ley de Expropiación Forzosa, será abonado a los miembros de la Corporación que formasen parte de la misma en el momento de su extinción, en la forma dispuesta en sus normas constitutivas o, en su defecto, por partes iguales.

La citada integración producirá la extinción de la Corporación correspondiente.

El personal anteriormente referido se integrará conservando todos los derechos adquiridos con anterioridad, reconociéndosele la antigüedad que tuvieron en su relación laboral con la Corporación de prácticos respectiva.

3. El servicio de practica se prestará, mientras no se modifique o sustituya, con sujeción al régimen y obligaciones establecidos en el Reglamento General de Practicajes, aprobado por Decreto de 4 de julio de 1958, en cuanto no se oponga a lo previsto en la presente Ley.

Dos. 1. Las Autoridades Portuarias, mientras existan prácticos con las condiciones a las que se refiere el número 1 del apartado anterior, deberán contratar los servicios de practica con las respectivas Corporaciones de prácticos o, en su caso, con las Entidades que las sustituyan.

2. Dichas Corporaciones incorporarán a los nuevos Prácticos que sean necesarios para que el servicio se preste en las condiciones exigidas por la Autoridad Portuaria, por el pliego de condiciones generales correspondiente, y por el Reglamento General de Practicajes.

Los nuevos prácticos que se incorporen a las Corporaciones de prácticos o Entidades que las sustituyan, deberán estar debidamente habilitados por la Administración Marítima, de acuerdo con lo previsto en el artículo 102 de la presente Ley, y se integrarán en las mismas con idénticos derechos y obligaciones, excepto los que deriven del régimen de ejercicio de la profesión vigente hasta el momento de entrada en vigor de esta Ley.

3. Mientras dure el periodo transitorio, definido por la existencia en un puerto de prácticos que tengan la condición a la que se refiere el apartado uno, número 1, de esta disposición transitoria, el nombramiento de nuevos prácticos para ocupar las vacantes existentes en cada puerto corresponderá a la Autoridad Portuaria, con la participación de la Administración Marítima y de la Corporación de prácticos o Entidad que la sustituya, en la que han de integrarse éstos.

4. Sin perjuicio de la posibilidad de repercusión sobre los prácticos miembros de la Corporación o, en su caso, de la Entidad que la sustituya, esta resultará directamente responsable del ejercicio y prestación del servicio de practica ante la Autoridad Portuaria.

5. No obstante, lo señalado en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria, a propuesta de la Corporación de prácticos o de la Autoridad Marítima en el ámbito de sus competencias, podrá sancionar a los prácticos integrados en dicha Corporación por incumplimiento de las condiciones de prestación del servicio establecidas por la Autoridad Portuaria y recogidas en los pliegos o reglamentos correspondientes, de acuerdo con lo previsto en el Título IV de la presente Ley.

6. En el caso de incumplimiento muy grave en el servicio de practica de las obligaciones establecidas en la reglamentación general a la que deba ajustarse, de las condiciones establecidas en el pliego de condiciones generales para la prestación el servicio o en el contrato correspondiente, así como en los supuestos de sanciones firmes como consecuencia de la comisión de infracciones definidas en el artículo 116 de la Ley, la Autoridad Portuaria podrá declarar la rescisión del contrato, sin derecho a indemnización, previa autorización de Puertos del Estado, oídos el Consejo de Navegación y Puertos y la organización que, en su caso, ostente en el ámbito estatal, la representación profesional de los prácticos.

7. Rescindido el contrato de prestación del servicio de practica con la Corporación, los prácticos integrados en ella que a la fecha de entrada en vigor de esta Ley estuviesen prestando sus servicios en el puerto correspondiente y hubiese seguido prestándolos sin discontinuidad hasta el momento de la rescisión, se integrarán en la nueva Entidad que resultase adjudicataria del contrato de prestación de servicios.

Los prácticos no incluidos en el caso anterior mantendrán su habilitación para ejercer las funciones de practica, pudiendo integrarse, en su caso, en la nueva Entidad que resulte adjudicataria del contrato de prestación de este servicio.

8. En el supuesto que prevé el artículo 102, apartado 4, de la presente Ley, los prácticos que en la fecha de entrada en vigor de esta Ley estuviesen prestando servicio en el puerto y lo hubiesen seguido prestando ininterrumpidamente hasta el momento del pase a la gestión directa, se integrarán como personal laboral en la Autoridad Portuaria, en las condiciones que para los prácticos se establecen en el apartado uno, número 2.

9. Será, asimismo, de aplicación a los prácticos que presten sus servicios en puertos de competencia de las Comunidades Autónomas a la entrada en vigor de esta Ley lo establecido en el apartado número 2, párrafo segundo, en relación con la necesaria habilitación de la Administración Marítima, y en los apartados tres y cuatro de la presente disposición.

Tres. Desde la entrada en vigor de esta Ley, la jubilación forzosa de los Prácticos de puerto se producirá al cumplir la edad de jubilación que corresponde con el Régimen de Seguridad Social aplicable.

En el caso de producirse la integración de los prácticos en la autoridad portuaria como personal laboral, la jubilación forzosa será para estos trabajadores aquella en que cumplan la edad de jubilación que les corresponda con el Régimen de Seguridad Social aplicable.

Esta jubilación forzosa sólo podrá tener lugar si el trabajador hubiese completado los períodos de carencia necesarios para percibir la correspondiente pensión de jubilación.

Lo previsto en este apartado será de aplicación a todo el personal que preste servicios de practicaje por tiempo indefinido en el momento de entrada en vigor de la presente Ley.

Cuatro. (*Derogado por la Ley 48/2003, de 26 de noviembre*)

Cinco. Se declara a extinguir la actual condición y régimen de ejercicio de la función de prácticos vigente hasta la entrada en vigor de la presente Ley.

Seis. A partir del momento de la aplicación del sistema tarifario a que se refiere el artículo 103 de esta Ley, queda sin vigor la tasa parafiscal denominada <<Sexto de Practicaje>>.

Disposición transitoria tercera. Sociedades estatales de estiba y desestiba.

Uno. En tanto no finalice el proceso de adopción de los correspondientes planes de empleo de las Sociedades estatales de estiba y desestiba, previstas en el Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques, el seguimiento y la coordinación de la política en esta materia se llevará a cabo con el procedimiento y regulación vigentes con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley.

Dos. 1. La primera designación de los representantes del capital del Estado en las Sociedades estatales de estiba y desestiba que no se hubieren constituido a la entrada en vigor de la presente Ley, se realizará de acuerdo con el procedimiento establecido en la disposición adicional primera del citado Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo.

2. En todo caso, el plazo para la constitución de las mencionadas Sociedades estatales y la designación de los representantes del capital del Estado de acuerdo con lo establecido en el número anterior será de dos años a partir de la entrada en vigor de esta Ley.

Tres. El plazo para la aplicación de las medidas previstas en la disposición transitoria tercera del citado Real Decreto-ley 2/1986, de 23 mayo, tendentes a la adecuación de las plantillas operativas en las Sociedades estatales, se extenderá a un período de diez años y se computará, para cada una de ellas, a partir del momento de su constitución.

Disposición transitoria cuarta. Autorizaciones y concesiones.

Uno. Sin perjuicio de su posible modificación cuando se den los supuestos legalmente previstos, las autorizaciones que supongan ocupación del dominio público portuario y las concesiones vigentes a la entrada en vigor de la presente Ley seguirán sujetas a las mismas condiciones en que se otorgaron hasta que transcurra el plazo por el que fueron otorgadas, con excepción de los cánones aplicables, que se adaptarán a lo prevenido en esta Ley y disposiciones que la desarrollen.

Dos. 1. Se considera, en todo caso, incompatible con los criterios de ocupación del dominio público portuario establecidos en esta Ley el mantenimiento de concesiones otorgadas a perpetuidad, por tiempo indefinido o por plazo superior a 35 años a contar desde la entrada en vigor de esta Ley.

En todos estos casos, las concesiones vigentes se entenderán otorgadas por el plazo máximo de 35 años a contar desde la entrada en vigor de esta Ley.

2. En los demás supuestos, la revisión de las cláusulas concesionales requerirá la tramitación de un expediente, con audiencia al interesado en la forma y con los criterios que reglamentariamente se determinen.

Tres. La Autoridad Portuaria que corresponda resolverá sobre el mantenimiento o la revocación de las concesiones otorgadas en precario.

En caso de que se opte por el mantenimiento deberá otorgar una concesión firme con arreglo a los criterios y al procedimiento establecido en esta Ley.

Cuatro. Extinguidas las concesiones otorgadas con anterioridad a esta Ley, la Autoridad Portuaria competente resolverá sobre el mantenimiento o levantamiento de las instalaciones u obras que se hubieran ejecutado a su amparo.

Cinco. En ningún caso podrá otorgarse prórroga del plazo de concesiones existentes a la entrada en vigor de esta Ley en condiciones que se opongan a lo establecido en la misma o en las disposiciones que la desarrollen.

Se entenderá, en todo caso, contraria a lo establecido en esta Ley la prórroga por plazo que, acumulado al inicialmente otorgado, exceda del límite de 35 años.

Seis. Las personas que estén desarrollando actividades industriales, comerciales o de servicios al público en el ámbito de un puerto con anterioridad a la entrada en vigor de la

presente Ley, podrán seguir desarrollando su actividad en las mismas condiciones anteriores, si bien deberán adaptarse a las disposiciones que se establezcan en los pliegos de condiciones generales que regule su actividad en un plazo de tres meses a partir de la publicación de dichos pliegos y a las condiciones específicas que, en su caso, se puedan establecer por la Autoridad Portuaria.

Si la adecuación no se hubiese producido en el plazo señalado, la Autoridad Portuaria podrá declarar extinguida dicha autorización para el desarrollo de sus actividades en el ámbito portuario.

Disposición transitoria quinta. Puertos en régimen concesional.

En los supuestos de puertos de competencia del Estado que se gestionen mediante concesión, su zona de servicio formará parte de la del puerto de gestión directa estatal que, por las características de sus tráficos o por su proximidad geográfica, determine el *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*.

Disposición transitoria sexta. Procedimientos aplicables (derogada por la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre).

Disposición transitoria séptima. Regulación vigente en materia de marina mercante.

El régimen existente a la entrada en vigor de esta Ley en materia de autorización de servicios de navegación, reservas o repartos de carga en favor de buques españoles o comunitarios, registro y abanderamiento de buques y demás disposiciones reguladoras de la marina mercante continuarán vigentes en tanto no se aprueben por el Gobierno las disposiciones reglamentarias pertinentes en desarrollo de la presente Ley y siempre que resulten compatibles con lo establecido en la misma.

Disposición transitoria octava. Comandancias y Ayudantías de Marina.

Las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina seguirán actuando en sus funciones de órganos periféricos del *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* en materia de marina mercante, hasta que por el Gobierno se regule la Administración marítima periférica y las Capitanías Marítimas, de acuerdo con lo previsto en la presente Ley, cesando en ese momento en el ejercicio de funciones hasta entonces existente. Asimismo se procederá de forma gradual a la transferencia de los medios del Ministerio de Defensa dedicados, hasta la fecha de entrada en vigor de la Ley, a las actividades de marina mercante, al *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*, teniendo en cuenta las posibilidades presupuestarias.

Asimismo, las Comandancias y Ayudantías de Marina seguirán desempeñando las funciones de órganos periféricos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en materia de pesca marítima hasta que por el Gobierno se regule la estructura periférica del citado Departamento, procediéndose a la transferencia gradual al mismo de los medios del Ministerio de Defensa dedicados, hasta la fecha de entrada en vigor de la Ley, a las actividades de pesca marítima.

Disposición transitoria novena. Personal laboral.

El personal laboral que, a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley se encuentre desempeñando funciones relacionadas con la marina civil, prestando servicios en puestos a desempeñar por personal funcionario, podrá integrarse en el Cuerpo creado en el artículo 101 de la presente Ley cumpliendo las condiciones y requisitos recogidos en la disposición transitoria decimoquinta de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, incorporada por la Ley 23/1988, de 28 de julio, y demás normativa aplicable en la materia.

Disposición transitoria décima. Auxilios, salvamentos, remolques hallazgos y extracciones marítimas.

Hasta que, a propuesta de los Ministerios de Defensa y *Obras Públicas y Transportes* en el ámbito de sus respectivas competencias, se proceda a reglamentar las competencias sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas con el objeto de adaptarlas a lo previsto en el punto seis del artículo 86 de la presente Ley, dichas competencias seguirán siendo ejercidas por los órganos de la Armada, de acuerdo con lo previsto en la Ley 60/1962, de 24 de diciembre.

Disposición transitoria undécima. Entrada en funcionamiento de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias.

1. El Presidente de Puertos del Estado podrá compatibilizar este cargo con el Director general de Puertos y Presidente de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos hasta la extinción de la Dirección General y del Organismo autónomo prevista en la disposición final primera.

2. Los miembros de los Consejos de Administración de los Puertos Autónomos y de las Juntas de Puerto asumirán las competencias que la presente Ley atribuye a los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias hasta que se produzca la designación de los nuevos vocales de acuerdo con las previsiones de la presente Ley, con carácter transitorio.

Asimismo, los Presidentes de los Puertos Autónomos y de las Juntas de Puerto asumirán las competencias que la presente Ley atribuye a los Presidentes de las Autoridades Portuarias.

Disposición transitoria duodécima. Régimen de estiba y desestiba portuaria.

Los trabajadores que, con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, estuvieran incluidos con el carácter de eventuales en los censos gestionados por la organización de Trabajos Portuarios, reconocida dicha condición por sentencia judicial firme, y se encuentren en la actualidad inscrito en algún Registro especial de trabajadores portuarios, podrán ser contratados por las Sociedades estatales para cubrir las vacantes que se convoquen por éstas, con preferencia sobre los demás trabajadores que figuren inscritos en dichos Registros especiales, siempre que cumplan con los requisitos físicos y de capacitación exigidos para cubrir dichas vacantes, y sin perjuicio del régimen de preferencia a que se refiere la disposición adicional decimotercera, apartado 1.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA.

Disposición derogatoria única.

1. Quedan derogados en lo que se opongan a la presente Ley y, en todo caso, no serán de aplicación en el ámbito de los puertos que dependen del Estado los puntos siguientes de la Ley General de Obras Públicas, de 13 de abril de 1877: La referencia <<los puertos>> del párrafo 2º del artículo 1; los puntos 3º y 4º del artículo 4, el punto 2º del artículo 5; el punto 4º del artículo 6; el punto 2º del artículo 7; los puntos 6º y 7º del artículo 8; y el punto 4º del artículo 11 y las referencias a puertos del artículo 125. El resto de las disposiciones de la mencionada Ley se entenderá que no es de aplicación en las zonas de servicio de los puertos que dependen del Estado.

2. Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

- a) Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880.
- b) Real Decreto-ley de 19 de enero de 1928, sobre puertos.
- c) Ley de 14 de octubre de 1931, aprobando y ratificando con fuerza de tal varios Decretos del Departamento de Marina, en lo que se refiere al de 22 de agosto, prohibiendo la venta a extranjeros de buques mercantes nacionales.
- d) Ley de 13 de marzo de 1932, sobre fletes en el tráfico de cabotaje.
- e) Ley de 27 de febrero de 1939, relativa a la constitución de hipotecas sobre buques nacionales.
- f) Ley de 2 de junio de 1939, instituyendo un sistema de crédito naval.
- g) Ley de 5 de abril de 1940, sobre autorización para la adquisición de buques en el extranjero.

h) Ley de 19 de febrero de 1942 de creación de la Subsecretaría de la Marina Mercante, a excepción de los preceptos previstos para caso de guerra y movilización o relacionados con la defensa nacional que conservarán su vigencia hasta que se desarrolle la Ley Orgánica 6/1980, de 1 de julio, por la que se regulan los Criterios Básicos de la Defensa Nacional y la organización Militar, modificada por Ley Orgánica 1/1984, de 5 de enero.

i) Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 22 de diciembre de 1955.

j) Ley de 12 de mayo de 1956, de protección y renovación de la flota mercante española.

k) Ley de 26 de diciembre de 1958, sobre creación de un nuevo Organismo administrativo <<Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Obras y Trabajos Marítimos>>.

l) Ley 68/1961, de 23 de diciembre, sobre sanciones por faltas cometidas contra las Leyes, Reglamentos y reglas generales de policía de navegación, de las industrias marítimas y de los puertos, no comprendidas en la Ley Penal de la Marina Mercante, salvo lo establecido en la disposición final primera de la Ley 53/1982, sobre infracciones que en materia de pesca marítima cometan los buques extranjeros en las aguas bajo jurisdicción española y los buques españoles, cualesquiera que sean el ámbito de su comisión y sus sanciones.

m) Ley 87/1964, de 16 de diciembre, que reglamenta las convocatorias para cubrir plazas de práctico de número de los puertos.

n) Ley 1/1966, de 28 de enero, sobre régimen financiero de los puertos españoles.

ñ) Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía.

o) Ley 55/1969, de 26 de abril, sobre puertos deportivos.

p) Ley 6/1970, de 4 de abril, de Protección del Tráfico Marítimo Internacional.

q) Ley 21/1977, de 1 de abril, en lo que se refiere a la aplicación de sanciones en los casos de contaminación marina provocada por vertidos desde buques.

r) Real Decreto-ley 13/1980, de 3 de octubre, sobre supresión y reordenación de Organismos autónomos en los *Ministerios de Obras Públicas* y Urbanismo y de Sanidad y Seguridad Social.

s) Ley 18/1985, de 1 de julio, por la que se modifica la Ley 1/1966, de 28 de enero, sobre régimen financiero de los puertos españoles.

Quedan, asimismo, derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la presente Ley.

DISPOSICIONES FINALES.

Disposición final primera. Constitución y entrada en funcionamiento de los nuevos entes públicos.

1. La constitución de Puertos del Estado, de las Autoridades Portuarias y de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima tendrá lugar en el momento de entrada en vigor de la presente Ley.

La entrada en funcionamiento de dichos entes públicos se producirá el día 1 de enero de 1993.

2. A la entrada en vigor de la presente Ley se crean tantas Autoridades Portuarias, de las previstas en el artículo 35 de la presente Ley, como Juntas de Puerto y Puertos Autónomos existentes.

3. La Dirección General de Puertos, la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos, las Juntas de Puerto y los Puertos autónomos se extinguirán a la entrada en funcionamiento de Puertos del Estado.

4. El *Ministerio de Obras Públicas y Transportes* adoptará las medidas necesarias de reorganización de dicho Departamento, teniendo en cuenta las competencias atribuidas a los entes públicos que se crean.

Disposición final segunda. Administración marítima periférica.

1. En el plazo de un año desde la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, y a propuesta del *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*, el Gobierno deberá reglamentar:

a) El número, ámbito geográfico y nombre de cada una de las provincias y distritos marítimos en que deba quedar dividido el litoral, así como la constitución, estructura orgánica, competencias y demás aspectos de la estructura periférica del Departamento, Capitanías Marítimas, Consejos de Navegación y Puerto y Consejos de Navegación.

b) La organización de los Juzgados Marítimos Permanentes y del Tribunal Marítimo Central,

al objeto de adaptarlos a lo previsto en la presente Ley. Asimismo, podrá proceder al cambio de su denominación.

2. Las disposiciones contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula cuestiones relativas a la jurisdicción y procedimiento en materia de auxilios, salvamento, remolque, hallazgos y extracciones marítimas continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias y podrán ser derogadas o modificadas por el Gobierno a propuesta conjunta de los Ministros de Defensa y *Obras Públicas y Transportes*.

Disposición final tercera. Desarrollo reglamentario.

El Consejo de Ministros y el *Ministro de Obras Públicas y Transportes* podrán, en el ámbito de sus respectivas competencias, dictar las normas reglamentarias y disposiciones administrativas de carácter general que requiera el desarrollo y aplicación de esta Ley.

ANEXO.

Son puertos de interés general y por lo tanto, y de acuerdo con el artículo 149.1.20 de la Constitución Española, competencia exclusiva de la Administración del Estado, los siguientes:

1. Pasajes y Bilbao en el País Vasco.
2. Santander en Cantabria.
3. Gijón-Musel y Avilés en Asturias.
4. San Cibrao, Ferrol y su ría, A Coruña, Villagarcía de Arousa y su ría, Marín y ría de Pontevedra y Vigo y su ría, en Galicia.
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, Algeciras-La Línea, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.
6. Ceuta y Melilla.
7. Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras) en Murcia.
8. Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto y Castellón en la Comunidad Valenciana.
9. Tarragona y Barcelona en Cataluña.
10. Palma de Mallorca, Alcudia, Mahón, Eivissa y La Savina en Baleares.
11. Arrecife, Puerto Rosario, Las Palmas (que incluye el de Salinetas y el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (que incluye el de Granadilla), Los Cristianos, Guía de Isora, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca en Canarias.

DISPOSICIONES DE LA LEY 62/1997, DE 26 DE DICIEMBRE. DISPOSICIÓN ADICIONAL.

Disposición adicional única.

1. Las menciones que en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se hacen al *Ministro o al Ministerio de Obras Públicas y Transportes*, deben entenderse hechas al Ministerio de Fomento.

2. Toda referencia que la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante haga a la figura del <<Director técnico>> de la Autoridad Portuaria, se entenderá sustituida por la de <<Director>>.

3. El ente público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias se regirán por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que les sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

Disposición transitoria primera.

1. La adaptación de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias a lo establecido en esta Ley se producirá en el plazo máximo de tres meses desde su entrada en vigor.

2. Los Directores técnicos designados conforme a la normativa que se deroga, continuarán en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 43.1.

3. En tanto no se proceda al nombramiento de la totalidad de los vocales del Consejo de Administración de las respectivas Autoridades Portuarias de conformidad con lo establecido en el artículo 40 de esta Ley, los Consejos de Administración designados conforme a la legislación que se modifica continuarán en el pleno ejercicio de las funciones que corresponden a dichos órganos.

Disposición transitoria segunda.

1. Las Autoridades Portuarias remitirán en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley, la propuesta de valoración de los terrenos y láminas de agua de la zona de servicio del puerto para su tramitación y aprobación.

2. En el plazo de un año desde la aprobación de las nuevas valoraciones, los Directores de las Autoridades Portuarias remitirán a sus respectivos Consejos de Administración las propuestas de revisión de los cánones de ocupación y aprovechamiento de las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la vigencia de esta Ley, a fin de adaptarlos a lo dispuesto en ella.

Disposición transitoria tercera.

Para garantizar el objetivo de autofinanciación, evitar prácticas abusivas en relación con los tráficos cautivos, así como discriminatorias y otras análogas, a que se refiere el apartado 1 del artículo 70, durante el plazo de tres años el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado y oídas las Autoridades Portuarias, así como las asociaciones de usuarios directamente afectadas, establecerá los límites máximos y mínimos de las tarifas de modo que el margen entre ellos no sea en ningún caso superior al 40 por 100.

Disposición transitoria cuarta.

Hasta que por Real Decreto se aprueben las cuantías máximas a que hace referencia la letra a), del apartado 3, del artículo 69 bis, se aplicarán las siguientes:

- Hasta 40 pesetas, por tonelada de granel líquido.
- Hasta 80 pesetas, por tonelada de granel sólido.
- Hasta 160 pesetas, por tonelada de mercancía general.

2. Modificaciones legislativas operadas en la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE núm. 283, de 25 de noviembre).

MODIFICACIONES LEGISLATIVAS OPERADAS EN LA LEY 27/1.992, DE 24 DE NOVIEMBRE, DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE.

- La Ley 62/1.997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (BOE núm. 312, de 30 de diciembre) altera la redacción originaria de los siguientes artículos: 1, 7.4., 10, 22.1, 23, 25, 26, 27 *bis* (añadido), 28, 29, 35.3, 4, 5 y 6, 36, 37, 40, 41, 42.1, 43, 46, 47, 49.4, 50.1 y 4, 54.6 (añadido), 55.2, 63.1, 67.1, 69, 69 *bis* (añadido), 69 *ter* (añadido), 70, 73. 1 y 2, 106, 118.1.b), Disposición adicional duodécima, último párrafo, *Disposición adicional duodécima bis* (añadido), *Disposición adicional duodécima ter* (añadido), *Disposición adicional duodécima quater* (añadido), *Disposición adicional decimoséptima* (añadido), *Disposición adicional decimooctava* (añadido), *Disposición adicional decimonovena* (añadido), *Disposición adicional vigésima* (añadido), y Anexo puntos 4 y 11.

- La Ley 50/1.998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social (BOE núm. 313, de 31 de diciembre) modifica la redacción originaria del artículo 101.

- La Ley 14/2.000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social (BOE núm. 313, de 31 de diciembre) añade el *artículo 120.13* y la *Disposiciones adicionales vigésimo segunda y vigésimo tercera*.

- Mediante la Resolución de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento de 12 de diciembre del 2.001 por la que se da publicidad a la conversión a euros de las cuantías exigibles por los procedimientos sancionadores tramitados por el Ministerio de Fomento y sus organismos y entidades dependientes (BOE núm. 313, de 31 de diciembre) que determina la conversión a euros de las cantidades especificadas en el artículo 120.

- La Ley 24/2.001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE núm. 313, de 31 de diciembre, que modifica la redacción de la *Disposición adicional decimoquinta, apartado 8* (añadido), la Disposición adicional decimosexta, la *Disposición adicional vigésimo cuarta* (añadido), y del Anexo.

- La Ley 53/2.002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE núm. 313, de 31 de diciembre, modifica la redacción de la Disposición adicional decimoquinta, apartado cuatro.1 y 2, a) y b).

- La Ley 10/2.003, de 20 de mayo, sobre Medidas Urgentes de Liberalización en el Sector Inmobiliario y de Transportes (BOE núm. 121, de 21 de mayo) añade la *Disposición adicional vigésimo primera*.

- La Ley 48/2.003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en Puertos de Interés General (BOE núm. 284, de 27 de noviembre) que modifica los artículos 19.4 (añadido), 21, 24.1 y 2, 25.c), 28.4.e) f) y g), 28.4.l.) (añadido), 35. 1 y 2, 35.8 (añadido), 36.a), 37.1.a), b), j), m), k) y q), 40.5.f), n) y ñ), 41.1, 43, 47.1, 73.2, 107.2, *último párrafo* (añadido), 107. 4 y 5 (añadido), 114.5.c) (añadido), 115.5 (añadido), 116.5 (añadido), 118.1.i) (añadido), 120.2.e) y 3.e) (añadido), 120.9, 121.e) (añadido), 128, *último párrafo* (añadido), y la Disposición transitoria cuarta, apartados dos y cinco de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Asimismo la citada Ley 48/2.003, de 26 de noviembre, deroga los artículos 15, 26.1.a), párrafo 2.º, 26.1.h), 26.1.i), 28.4.d), 28.5, 30, 31, 32, 33, 34, 37.1.o), 37.1.r), 40.5.e), 40.6, 43.1, 45, 46, 48.2, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 69 bis, 69 ter, 70, 71, 72, 102.3, 102.4, 102.5, 103, Disposición adicional undécima, Disposición adicional duodécima, Disposición adicional vigésimo segunda y Disposición adicional vigésimo cuarta, Disposición transitoria segunda, apartado cuarto, y Disposición transitoria sexta.

- La Ley 62/2.003, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE núm. 313, de 31 de diciembre) que modifica la redacción de los artículos 7.4 y 81.2.

3. Ley 48/2.003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, (BOE número 284, de 27 de noviembre).

Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, (BOE número 284, de 27 de noviembre).

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

I

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

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

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

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

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

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

potenciar, posibilitando afrontar con mejores garantías el nuevo escenario de competencia intermodal e interportuario.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II

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

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

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

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

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

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

Para conseguir el objetivo anterior, la ley se ha decantado por un sistema económico donde también encontramos, como en el anterior, tasas y precios privados, pero con un avance en el actual modelo de gestión en el que se concibe a las Autoridades Portuarias, además de

cómo promotoras de estrategias globales tendentes a establecer y profundizar en las ventajas competitivas de los puertos atribuidos a su gestión, como proveedoras de infraestructuras y reguladoras del dominio público y, en el caso de los servicios portuarios básicos, sólo subsidiariamente como prestadoras de servicios. Así las antiguas tarifas de servicios que implicaban la utilización del dominio público se convierten, previa redefinición de sus hechos impositivos, en verdaderas tasas por la utilización especial de las instalaciones portuarias, desapareciendo en ellas la actividad prestacional. De otro, también alcanzan dicha calificación las prestaciones exigibles por aquellos servicios —escasos, actualmente— que deben calificarse, normalmente por estar ligados al ejercicio de funciones públicas, como obligatorios, en la medida en que no se prestan en concurrencia con el sector privado. Este grupo de prestaciones, como no podía ser de otra manera, encuentra en la ley la determinación de sus elementos esenciales.

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

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

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

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

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

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

Dentro de las primeras se regulan las tasas por ocupación privativa del dominio público portuario, por utilización especial de las instalaciones portuarias y por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

Por lo que se refiere a las segundas, son tasas por la prestación de servicios no comerciales, la tasa por servicios generales y la tasa por servicio de señalización marítima.

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

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

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

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

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

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

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

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

El quinto y último de los capítulos de este título se encuentra dedicado a los precios privados por servicios prestados por las Autoridades Portuarias, cuyo ámbito se extiende a

aquellos servicios que, no siendo obligatorios, sino puramente comerciales, se prestan en régimen de concurrencia con el sector privado y, por tanto, sometidos a derecho privado.

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

III

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

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

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

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

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

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

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

A continuación, el capítulo II del mismo título se refiere al régimen presupuestario de los organismos portuarios. El régimen jurídico aplicable a los organismos portuarios en materia presupuestaria, conforme al artículo 6.6 de la Ley General Presupuestaria, redactado por la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social para el año 2002, es el previsto en la propia Ley de Puertos y en las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que resulten de aplicación. Se diferencian en este capítulo las obligaciones en materia presupuestaria del organismo público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias. En ambos casos, se ha adaptado la regulación establecida en la Ley de Puertos a

las modificaciones operadas en el texto refundido de la Ley General Presupuestaria en virtud de la Ley 14/2000, de medidas fiscales, administrativas y del orden social para el año 2001.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El título II finaliza con el capítulo VII relativo al régimen de los recursos humanos. La exigua regulación actual exigía un mayor desarrollo normativo de la materia. Destaca en la

nueva ley su pretensión de delimitar competencias y la introducción de novedades en materia de retribuciones, control del gasto de personal, convenios colectivos y procedimiento para el nombramiento y separación de los Directores de las Autoridades Portuarias.

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

IV

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

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

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

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

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

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

La política de la Unión Europea, reflejada en la propuesta de directiva de acceso al mercado de los servicios portuarios, responde a este modelo objetivo, por cuanto busca el equilibrio entre la introducción progresiva de la competencia y la garantía del cumplimiento de las obligaciones de servicio público. En el proceso de vigencia de la Ley de 1992 destaca como hito relevante la modificación operada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, en la cual se

apostó por políticas liberalizadoras que permitieran el definitivo establecimiento de un marco de libre y leal competencia, incluyendo como novedad, entre las funciones de las Autoridades Portuarias, la de favorecer la libre competencia y velar por que no se produjeran situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.

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

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

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

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

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

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

En cuanto al contenido de la ley, tras tipificar los servicios que se prestan en los puertos en su primer artículo, introduce como elemento central de la nueva regulación la calificación de los servicios portuarios, todos ellos, como actividades de interés general. Con

dicha calificación desaparece cualquier residuo de «publicatio» llegado hasta nosotros a través de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 y se reconoce paladinamente el protagonismo de la iniciativa privada en este tipo de actividades, en plena sintonía con la posición política común de la Unión Europea en cuanto al acceso al mercado de los servicios portuarios.

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

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

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

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

Siendo las licencias el nuevo título habilitante para la prestación de los servicios portuarios básicos, la ley se ocupa de determinar con cierto detalle todos sus elementos: el

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

En las secciones 4ª y 5ª del capítulo II, la ley aborda dos regulaciones de gran interés, que representan interesantes novedades normativas. La primera es la integración de servicios y la autoprestación y la segunda los mecanismos de control de la competencia efectiva en los servicios portuarios. La integración de servicios se produce cuando una terminal privada, que opera exclusivamente buques de su propio grupo empresarial, pasa a prestar servicios técnico-náuticos a estos mismos buques. La autoprestación se produce cuando el usuario que pudiendo contratar la prestación de servicios portuarios con empresas autorizadas para la prestación del servicio en el puerto, opta por prestárselos a sí mismo con su personal embarcado y sus propios medios, sin celebrar contratos con terceros. La ley crea una licencia específica para ellas, estableciendo las circunstancias en que procede su otorgamiento y aquellas en que puede denegarse, así como las compensaciones económicas que, en su caso, procedan para los prestadores de los servicios abiertos al tráfico general que resulten perjudicados por la integración.

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

El capítulo dedicado a los servicios portuarios generales y básicos finaliza con una sección dedicada a precisar exactamente qué debemos entender por cada uno de estos servicios. Rotulada «disposiciones particulares», en ella se definen, conceptual y técnicamente, los servicios de practicaje, remolque portuario, amarre y desamarre, servicios al pasaje, carga y descarga, estiba, desestiba y trasbordo de mercancías, depósito, transporte horizontal y recepción de desechos. En algunos de ellos se especifica con cierto detalle su modo de operación, lo que afecta en especial al servicio de recepción de desechos, de singular importancia ecológica hoy día, como se pone de manifiesto a través del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, que traspuso al ordenamiento interno la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000; en otros, se diferencia específicamente lo que queda incluido y excluido en el servicio, siendo de señalar las precisiones incluidas en este sentido en el servicio de carga y descarga, estiba, desestiba y trasbordo de mercancías.

Merece, sin duda, un comentario más extenso el servicio de carga, descarga, estiba, desestiba y trasbordo de mercancías, que se configura de forma independiente al de los otros servicios de manipulación de mercancías. El servicio público de estiba y desestiba regulado hasta ahora como servicio público de titularidad del Estado pasa a convertirse en la ley en un

tipo de servicio portuario básico, concebido como una actividad comercial de interés general cuya iniciativa corresponde a los particulares.

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

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

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

La regulación de los servicios comerciales a prestar dentro de los recintos portuarios, contenida en el capítulo III del título III de la ley es muy breve, como corresponde a la libertad de iniciativa pública o privada que para su prestación se reconoce y constituyen, en el caso de las Autoridades Portuarias, el ámbito de aplicación del principio de libertad tarifaria. La ley se limita a dejar sentado que quedan sometidos a autorización, cuya finalidad es garantizar su compatibilidad con la seguridad del puerto y los usos portuarios preferentes, y que pueden ser iniciativa de terceros o de las propias Autoridades Portuarias, en este último caso siempre que tengan una relación directa con la funcionalidad del puerto. En todo caso se prestarán en régimen de concurrencia, sin que estén previstos para ellos limitaciones u obligaciones específicas, salvo, naturalmente, las derivadas de la adecuada protección y conservación del dominio público portuario sobre el que se realizan. Por lo que hace, en fin, al servicio de señalización marítima con el que se cierra el título, su regulación es también muy escueta y en la línea de la existente, sobre la que no se incluyen grandes novedades, si bien, se establecen algunas precisiones consideradas necesarias en relación con los puertos de la competencia de las comunidades autónomas.

V

El título IV está dedicado al dominio público portuario estatal.

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

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

Además, las necesidades de una nueva regulación del dominio público portuario se ponen aún más de manifiesto a la vista del papel que en la nueva ley las Autoridades

Portuarias asumen en relación con la gestión del dominio público portuario, ya que desarrollarán funciones de provisión, gestión y ordenación de los espacios portuarios, para lo cual la ley debe regular instrumentos jurídicos que permitan, a través de la planificación, el cumplimiento de estos objetivos que no existen en la legislación costera.

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

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

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

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

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

Seguidamente, el capítulo V está dedicado a las autorizaciones de ocupación del dominio público portuario por la Autoridad Portuaria, estableciendo dos clases de autorizaciones. Por una parte, la utilización de instalaciones portuarias fijas por los buques, el pasaje y las mercancías, que se regirá por el Reglamento de Explotación y Policía y las Ordenanzas portuarias. Por otra parte, la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por plazo no superior a tres años. La ocupación del dominio público portuario por plazo no superior a tres años, con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, estarán sujetas a autorización previa de la Autoridad Portuaria. Como en la vigente Ley de Puertos, las autorizaciones se otorgarán por el Consejo de Administración, con la salvedad de que su plazo de vigencia sea inferior a un año, en cuyo caso la competencia corresponderá al Presidente. Asimismo, se establece el procedimiento, convocatoria de concursos y condiciones para el otorgamiento de autorizaciones.

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

Con respecto al procedimiento para otorgamiento de concesiones demaniales, la nueva ley introduce la novedad de que si dicho procedimiento se inicia a instancia de particular, la Autoridad portuaria deberá iniciar un trámite de competencia de proyectos. Resulta fundamental la nueva regulación de la ley en relación con la convocatoria de concursos para el otorgamiento de concesiones. Frente a la vigente Ley de Puertos, la nueva establece, taxativamente, los supuestos en que la Autoridad Portuaria deberá convocar concursos.

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

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

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

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

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

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

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

El capítulo IX está dedicado a la regulación de los medios de ejecución. La ejecución forzosa de las resoluciones de las Autoridades Portuarias se regirá por la Ley 30/1992. Como en la legislación de costas, se prevé expresamente el desahucio administrativo para quienes

ocupen de forma indebida y sin título bastante el dominio público portuario, especificando que el plazo de audiencia será de 10 días.

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

TÍTULO I. Régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal.

Capítulo I. Principios y objetivos del régimen económico.

Artículo 1. Principios y objetivos generales.

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

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

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

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

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

Artículo 3. Autofinanciación del sistema portuario.

1. Los ingresos de las actividades ordinarias del sistema portuario estatal y de cada una de las Autoridades Portuarias deberán cubrir, al menos, los siguientes conceptos:

- a) Los gastos de explotación y los gastos financieros.
- b) Las cargas fiscales.
- c) La depreciación de sus bienes e instalaciones.
- d) Un resultado razonable que permita hacer frente al coste de las nuevas inversiones y a la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

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

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

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

Artículo 4. Optimización de la gestión económica.

1. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias gestionarán sus recursos económicos atendiendo a criterios de eficacia y de eficiencia, a fin de lograr el cumplimiento de los objetivos previstos y la rentabilización del patrimonio.

2. La gestión económica se realizará en un marco de desarrollo sostenible que velará por la protección y conservación medioambiental, por la adecuada integración de los puertos en las ciudades de su entorno y por la conservación del Patrimonio Histórico Español afecto al servicio de los puertos.

Artículo 5. Solidaridad entre los organismos públicos portuarios.

1. El sistema portuario estatal responde al principio de solidaridad entre los organismos públicos portuarios, atendiendo en particular a las especiales condiciones de alejamiento, de insularidad y ultraperiferia.

2. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias promoverán la solidaridad en el sistema portuario, a través del Fondo de Compensación Interportuario como instrumento de redistribución de recursos, en el marco de los principios de autofinanciación y de libre y leal competencia, en y entre los puertos de interés general.

Artículo 6. Competencia entre los puertos de interés general.

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

Artículo 7. Libertad tarifaria.

1. Las Autoridades Portuarias establecerán libremente las tarifas en aquellos servicios comerciales que presten en concurrencia con la iniciativa privada, con los límites que se deriven de la obligación de evitar prácticas abusivas, así como actuaciones discriminatorias y otras análogas. Estas tarifas no podrán ser inferiores al coste del servicio.

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

3. El Ministerio de Fomento velará por asegurar la máxima autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias en esta materia.

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

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

previstos en esta ley, que permitan articular acciones comerciales adecuadas a cada tipo de tráfico en colaboración con el sector privado.

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

1. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, en sus respectivos ámbitos de competencia y en cumplimiento de la política portuaria del Gobierno, promoverán, cuando proceda, la participación de la iniciativa privada en la financiación y gestión de las instalaciones portuarias, a través de los mecanismos jurídicos y financieros de colaboración previstos en el ordenamiento jurídico.

2. Dicha participación se incentivará, entre otros instrumentos, a través del otorgamiento de concesiones de obra pública y demanial que supongan la ejecución por sus titulares de las obras de infraestructura necesarias y su explotación.

Capítulo II. De los recursos económicos del sistema portuario.

Artículo 10. Recursos económicos del sistema portuario.

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

Artículo 11. Recursos económicos de Puertos del Estado.

1. Los recursos económicos de Puertos del Estado estarán integrados por:

a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.

b) El cuatro por ciento de los ingresos devengados por las Autoridades Portuarias en concepto de tasas, que tendrá la consideración de gasto de explotación para éstas y se liquidará con periodicidad trimestral.

En el caso de las Autoridades Portuarias situadas en las regiones insulares de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, este porcentaje de aportación se establece en el dos por ciento.

c) Los ingresos generados por el ejercicio de sus actividades.

d) Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.

e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.

f) Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.

g) Los procedentes de créditos, préstamos y demás operaciones financieras que pueda concertar.

h) Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.

i) Cualquier otro que le sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

2. Corresponde a Puertos del Estado la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior, debiendo ajustarse a los objetivos y principios contenidos en esta ley.

Artículo 12. Recursos económicos de las Autoridades Portuarias.

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

a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.

b) Las tasas portuarias, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 11.1 b) de esta ley.

c) Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.

d) Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.

e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.

f) Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.

g) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.

h) El producto de la aplicación del régimen sancionador previsto en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

i) Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.

j) Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

2. Corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior, debiendo ajustarse a los objetivos y principios establecidos en esta ley.

Capítulo III. Del Fondo de Compensación Interportuario.

Artículo 13. Fondo de Compensación Interportuario.

1. De conformidad con el principio de solidaridad entre los organismos públicos portuarios, se crea el Fondo de Compensación Interportuario como instrumento de redistribución de recursos del sistema portuario estatal, que será administrado por Puertos del Estado de conformidad con los acuerdos adoptados por el Comité de Distribución del Fondo, y se dotará anualmente en el presupuesto de explotación individual de dicho organismo público.

2. Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado realizarán aportaciones al Fondo de Compensación Interportuario conforme a los criterios y límites establecidos en esta ley. Dichas aportaciones tendrán la consideración de gasto no reintegrable.

3. El sistema de aportaciones y de distribución de las mismas estará dirigido a garantizar la autofinanciación del sistema portuario de titularidad estatal y a potenciar el marco de leal competencia entre los puertos de interés general, favoreciendo:

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

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

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

d) El desarrollo tecnológico del sector portuario.

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

a) El 80 por ciento de los ingresos devengados por la tasa por servicio de señalización marítima correspondiente a los buques incluidos en el apartado 5.a) del artículo 30 de esta ley.

b) Hasta el 12 por ciento de los recursos generados por las operaciones, excluyendo la cantidad correspondiente al Fondo de Compensación aportada o recibida y los ingresos por la tasa por servicio de señalización marítima.

El porcentaje a aplicar correspondiente al párrafo b) será fijado anualmente por el Comité de Distribución del Fondo, a propuesta de Puertos del Estado, en función de las necesidades financieras que se deriven de un adecuado nivel de inversión o de gasto en mantenimiento y reparación de infraestructuras en relación con la capacidad de generación de recursos de cada Autoridad Portuaria, así como del desarrollo de procesos de saneamiento en las mismas para alcanzar su rentabilidad objetivo de acuerdo con las previsiones de su plan de empresa. Dicho porcentaje se reducirá un 50 por ciento para las Autoridades Portuarias del Archipiélago Canario, Balear, y de Ceuta y Melilla.

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

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

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

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

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

1º Cofinanciación de inversiones en infraestructuras y ayudas a la navegación marítima, así como gastos de reparación y mantenimiento de infraestructuras portuarias básicas.

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

3º Cofinanciar actuaciones medioambientales fuera de la zona de servicio de los puertos que favorezcan un marco de desarrollo sostenible de la actividad portuaria.

4º Cofinanciar actuaciones de mejora en accesibilidad viaria y ferroviaria a los puertos, fuera de su zona de servicio.

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

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

El Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario decidirá el destino de las cantidades asignadas anualmente que no fueran consumidas, pudiendo acordar el mantenimiento en el Fondo para su asignación en el siguiente ejercicio.

7. El Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario tendrá la siguiente composición:

a) El Presidente, que será el Presidente de Puertos del Estado.

b) Los vocales, que serán los Presidentes de cada una de las Autoridades Portuarias o persona en quien deleguen.

c) Un Secretario, que será el del Consejo Rector de Puertos del Estado.

Los acuerdos del Comité, sobre la base de las propuestas presentadas por Puertos del Estado, serán adoptados por mayoría simple de los asistentes, correspondiendo al Presidente el voto de calidad en caso de empate.

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

Capítulo IV. De las tasas portuarias.

Sección 1ª. Ámbito de aplicación y reglas generales.

Artículo 14. Ámbito de aplicación.

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

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

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

1ª Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.

2ª Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias.

3ª Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

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

1ª Tasa por servicios generales.

2ª Tasa por servicio de señalización marítima.

Artículo 15. Régimen jurídico.

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

Artículo 16. Reglas generales.

A las tasas reguladas en este capítulo les resultan de aplicación las siguientes reglas generales⁵:

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

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

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

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

2º En las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias la cuota tributaria será la misma para los usuarios de cualquier puerto de interés general.

Su importe se fijará tomando en consideración los costes directos e indirectos asociados a la dotación y mantenimiento de las infraestructuras portuarias en el conjunto de los puertos de interés general, incluyendo los de estructura que se le imputen, los financieros, los de

⁵ El artículo 69.1 y 2 de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2.007 contenía una regla de elevación de los tipos de cuantía fija de las tasas portuarias reguladas por la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, hasta la cuantía que resultara de la aplicación del coeficiente 1,02 al importe exigible durante 2006 que se vinculaba con la establecida en ley presupuestaria anterior (Ley 30/2.005, de 29 de diciembre) y de la que se exceptuaba a la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios, al prever dicha Ley un régimen específico de actualización para la misma, así como a la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.

En la actualidad, ha de tenerse en cuenta lo dispuesto en el artículo 74. *Dos.* de la Ley 51/2.007, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2008, en relación con la regla contenida en el párrafo 2º de la Disposición Final sexta.3 de la Ley número 31/07, de 30 de octubre. El citado párrafo 2º de la Disposición Final sexta. 3 de la Ley número 31/07, de 30 de octubre, prevé que: “*La cuantía de las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias y de la tasa por servicio de señalización marítima se actualizarán anualmente de conformidad con lo previsto en los Presupuestos Generales del Estado para las tasas de la Hacienda estatal, salvo que en dicha Ley se establezca un régimen específico de actualización de estas tasas*”.

El apartado Dos del artículo 74 de la Ley 51/2007, de 26 de diciembre, por su parte, dispone que: “Se elevan a partir del 1 de enero de 2008 los tipos de cuantía fija de las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias y por prestación del servicio de señalización marítima hasta la cantidad que resulte de la aplicación del coeficiente 1,02 al importe exigible en el ejercicio 2007, con la excepción de los tipos relativos a la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.

Los tipos de cuantía fija de las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias y por prestación del servicio de señalización marítima que sean objeto de actualización por Ley durante el año 2008 como consecuencia de la supresión de la tasa por servicios generales se elevarán, en el momento de entrada en vigor de dicha ley, en un 2 por ciento.”

amortización del inmovilizado y los necesarios para garantizar su adecuado desarrollo en función de las necesidades y requerimientos de la demanda.

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

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

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

1º El importe de la tasa por servicios generales se fijará en cada Autoridad Portuaria atendiendo a los costes que soporten, para la prestación de los servicios a que se refiere el artículo 58 de esta ley.

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

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

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

f) Sólo podrán modificarse mediante ley el número e identidad de los elementos y criterios de cuantificación con arreglo a los cuales se determinan las cuotas y tipos exigibles. La modificación de las cuantías fijas resultantes de la aplicación de los elementos de cuantificación de las tasas portuarias podrá efectuarse mediante orden ministerial, en función del objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario, tomando en consideración las necesidades de inversión, el nivel de endeudamiento, la evolución de los costes, la eficiencia en la gestión y la evolución de la demanda.

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

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

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

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

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

2ª Embarque de mercancías: operación de intercambio del modo terrestre al marítimo que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía terrestre y salida de éstas o sus productos derivados por vía marítima.

3ª Desembarque de mercancías: operación de intercambio del modo marítimo al terrestre que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía marítima y salida de éstas o sus productos derivados por vía terrestre.

4ª Trasbordo de mercancías: operación de transferencia directa de mercancías de un buque a otro, sin depositarse en los muelles y con presencia simultánea de ambos buques durante la operación.

5ª Tránsito marítimo: operación de transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo marítimo en que éstas son descargadas de un buque al muelle, posteriormente vuelven a ser cargadas en otro buque, o en el mismo en distinta escala, sin haber salido de la zona de servicio del puerto.

6ª Tránsito terrestre: operación de transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo terrestre, en que su entrada y salida de la zona de servicio el puerto es por vía terrestre.

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

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

Artículo 17. Exenciones.

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Los buques de Estado, los buques y aeronaves afectados al servicio de la defensa nacional y, cuando exista régimen de reciprocidad, los de los ejércitos de países integrados con España en asociaciones o alianzas militares de carácter internacional, así como sus tropas y efectos militares, y los de otros países que no realicen operaciones comerciales y cuya visita tenga carácter oficial o de arribada forzosa, certificada por la autoridad competente.

b) Las embarcaciones y material al servicio de las Autoridades Portuarias y las de las Administraciones públicas dedicadas al servicio del puerto y a las actividades de vigilancia, inspección, investigación y protección del medio ambiente marino y costero, protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y, en general, a misiones oficiales de su competencia. Asimismo, cuando exista régimen de reciprocidad, las embarcaciones y material de las Administraciones de otros Estados dedicados a las mismas actividades.

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

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

1. La gestión, liquidación y recaudación de las tasas se efectuará por las Autoridades Portuarias, pudiendo utilizar para la efectividad del cobro de las mismas las garantías constituidas al efecto y, en su caso, la vía de apremio cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, o previa celebración del oportuno convenio de la gestión recaudatoria, por los órganos de recaudación de las Administraciones de las comunidades autónomas, de las entidades que integran la Administración local o de otras Administraciones públicas territoriales.

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

2. En la gestión y revisión de los actos de aplicación de las tasas se aplicarán los principios y procedimientos de la Ley General Tributaria y disposiciones de desarrollo en cuanto no se opongan a lo previsto en esta ley.

3. El impago de cualquiera de las tasas previstas en el artículo 14.2 podrá motivar, previo apercibimiento al interesado y en tanto no regularice su deuda tributaria, la prohibición o pérdida del derecho a la utilización o aprovechamiento especial de las instalaciones portuarias, previa comunicación al Capitán Marítimo si afectase a la navegación, la suspensión de la actividad y, en su caso, la extinción del título administrativo correspondiente, de acuerdo con lo previsto en esta ley. A estos efectos, se entenderá que se ha producido impago de las tasas cuando no se efectúe el ingreso de la deuda tributaria en período voluntario.

Sección 2ª. Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.

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

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

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

3. La base imponible de la tasa será el valor del bien, que se determinará de la forma siguiente:

a) Ocupación de terrenos. Será el valor de los terrenos, que se determinará sobre la base de criterios de mercado. A tal efecto, la zona de servicio se dividirá en áreas funcionales, asignando a los terrenos incluidos en cada una de ellas un valor por referencia a otros terrenos del término municipal o de los términos municipales próximos, con similares usos a cada área, en particular los calificados como de uso comercial, industrial o logístico y para la misma o similar actividad, tomando en consideración el aprovechamiento que les corresponda. Además, en el caso de áreas funcionales destinadas a terminales y otras instalaciones de manipulación de mercancías se tomará también en consideración el valor de superficies portuarias que pudieran ser alternativas para los tráficos de dicho puerto. Además de ese valor de referencia, en la valoración final de los terrenos de cada área deberá tenerse en cuenta el grado de urbanización general de la zona, la conexión con los diferentes modos e infraestructuras de transporte, su accesibilidad marítima y terrestre y su localización y proximidad a las infraestructuras portuarias, en particular, a las instalaciones de atraque y áreas abrigadas.

b) Ocupación de las aguas del puerto. Será el valor de los espacios de agua incluidos en cada una de las áreas funcionales en que se divida la zona de servicio del puerto, que se determinará por referencia al valor de los terrenos de las áreas de la zona de servicio con similar finalidad o uso o, en su caso, al de los terrenos más próximos. En la valoración deberá tenerse en cuenta las condiciones de abrigo, profundidad y localización de las aguas, sin que pueda exceder del valor de los terrenos de referencia. No obstante, cuando el espacio de agua se otorgue en concesión para su relleno, el valor de la misma será el asignado a los terrenos de similar utilidad que se encuentren más próximos.

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

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

2º El valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones, incluidas la urbanización interna y la pavimentación de la parcela en concesión, en el momento de otorgamiento de las mismas, calculado sobre la base de criterios de mercado, y el valor de su depreciación anual. Estos valores, que serán aprobados por la Autoridad Portuaria, permanecerán constantes

durante el período concesional, y no será de aplicación la actualización anual prevista en el apartado 6.

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

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

4. El tipo de gravamen anual aplicado a la base imponible será el siguiente⁶:

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

1º En áreas destinadas a usos portuarios relacionados con el intercambio entre modos de transporte, a los relativos al desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el cinco por ciento.

2º En áreas destinadas a actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el seis por ciento.

3º En áreas destinadas a usos no portuarios: el siete por ciento. Respecto del espacio de agua para relleno: el 2,5 por ciento del valor de la base mientras el concesionario efectúa las obras de relleno en el plazo fijado en la concesión. Finalizado este plazo, el tipo será del cinco por ciento.

b) En el caso de ocupación del vuelo o subsuelo de terrenos o espacios sumergidos: el 2,5 por ciento del valor de la base imponible que corresponda a los respectivos terrenos o aguas, salvo que su uso impida la utilización de la superficie, en cuyo caso el tipo de gravamen será el que corresponda de acuerdo con lo previsto en el párrafo a) anterior.

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

1º En áreas destinadas a usos portuarios relacionados con el intercambio entre modos de transporte, a los relativos al desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el cinco por ciento de los valores de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada. En el caso de lonjas pesqueras, el tipo de gravamen aplicable a la obra o instalación será del 3,5 por ciento.

2º En áreas destinadas a actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el seis por ciento de los valores de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

3º En áreas destinadas a usos no portuarios: el siete por ciento de los valores de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

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

5. Para la determinación del valor de los terrenos y de las aguas del puerto, el Ministro de Fomento aprobará, a propuesta de cada Autoridad Portuaria, la correspondiente valoración de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a la señalización marítima, cuya gestión se atribuye a cada Autoridad Portuaria, de acuerdo con el siguiente procedimiento:

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

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

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

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

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

⁶ La Disposición Final sexta.1.a) de la Ley 31/07, de 30 de octubre (BOE del 31, núm. 261) modifica los tipos de gravamen anual de la <<tasa por ocupación privativa del dominio público portuario>> previstos en las letras a), b) y c) del apartado 4 del artículo 19 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, incrementándolos en un 20 por 100 salvo el relativo al valor de la depreciación anual que asignada que se mantiene.

Tales valoraciones, que se actualizarán el 1 de enero de cada año en una proporción equivalente al 85 por ciento de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (I.P.C.) en el mes de octubre, podrán revisarse para la totalidad de la zona de servicio y de los terrenos afectados a la señalización marítima cada cinco años y, en todo caso, deberán revisarse cada 10 años.

Asimismo, deberán revisarse cuando se apruebe o modifique el plan de utilización de los espacios portuarios, en la parte de la zona de servicio que se encuentre afectada por dicha modificación o cuando se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a su valor. La actualización del valor de los terrenos y aguas del puerto no afectará a las concesiones y autorizaciones otorgadas, sin perjuicio de la actualización de la cuantía de la tasa conforme a lo previsto en el apartado siguiente.

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

La cuantía de la tasa en las concesiones será, además, revisada de acuerdo con las nuevas valoraciones que sean aprobadas por el Ministro de Fomento de conformidad con lo establecido en el apartado anterior. No obstante, la cuantía de la tasa de aquellas concesiones a las que se refiere el artículo 98.2 de la ley no se modificará hasta que se produzca la revisión de las condiciones, sin perjuicio de la actualización por el I.P.C.

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

7. El devengo de la tasa se producirá a partir de la fecha de notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión o autorización, salvo en los supuestos de concesiones cuyo término inicial se vincule a la fecha de extinción de otra concesión o a la fecha de finalización de obras que ejecuta la Autoridad Portuaria, en cuyo caso el devengo se producirá a partir de estas fechas.

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

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

9. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones en los siguientes supuestos:

a) Cuando los sujetos pasivos realicen inversiones en obras de relleno, consolidación o mejora de terrenos. La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión realizada, de conformidad con la escala que se establezca reglamentariamente, atendiendo al tipo de obra y coste de la misma, y no podrá exceder del 50 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de las aguas del puerto o, en su caso, de los terrenos.

b) Cuando el objeto de la concesión consista en la urbanización y comercialización de zonas de almacenaje y de actividades logísticas. La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión privada realizada, de conformidad con la escala que se establezca reglamentariamente, atendiendo al tipo de obra y coste de la misma, y no podrá exceder del 40 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.

Esta bonificación no podrá aplicarse durante un período superior al establecido para la finalización de cada fase de urbanización en el título concesional.

c) Cuando el titular de la concesión o autorización sea algún órgano de las Administraciones públicas y el objeto de las mismas sean actividades de interés social y cultural. El importe de

esta bonificación será del 50 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.

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

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

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

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

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

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

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

Sección 3ª. Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias.

Artículo 20. Ámbito de aplicación.

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

a) Por los buques y embarcaciones, tasa del buque y tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.

b) Por los pasajeros y vehículos en régimen de pasaje, tasa del pasaje.

c) Por la mercancía, tasa de la mercancía.

d) Por el buque de pesca y la pesca fresca se devengará una única tasa, denominada tasa de la pesca fresca.

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

Artículo 21. Tasa del buque.

1. El hecho imponible de esta tasa es la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias fijas que permiten el acceso

marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado, así como la estancia en los mismos.

2. Serán sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, el propietario, el naviero y el capitán del buque.

Si el buque se encuentra consignado será sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes el consignatario del buque.

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

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

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

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

5. La cuota de la tasa es la siguiente⁷:

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

a) Atracados de costado a muelles o pantalanes: 1,52 €.

b) Atracados de punta a muelles o pantalanes, a buques abarloados, a buques amarrados a boyas u otros puntos fijos que no tengan la consideración de atraques, y a buques fondeados: 1,38 €

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

a) Atracado o fondeado con espacio de agua en concesión o autorización: 0,95 €.

b) Atracado sin espacio de agua en concesión o autorización: 1,05 €

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

En el caso de que en la misma escala se utilicen varios atraques, se considerará una única estancia para toda la escala. Si de ello resultase la existencia de distintos sujetos pasivos, se repartirá el tiempo de estancia de forma proporcional a la estancia en cada atraque.

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

a) Buques de tráfico interior de pasajeros y mercancías: 7,34 €

b) Buques destinados al dragado o al avituallamiento: 7,34 €

c) Buques en construcción, gran reparación, transformación y desguace: 2,45 €

d) Buques pesqueros cuya última operación de descarga se haya efectuado en el puerto o por paro biológico y por carencia de licencia y buques en depósito judicial: 1,22 €

e) Buques inactivos, incluso pesqueros, y artefactos flotantes: 7,34 €

f) Buques destinados a la prestación de los servicios de remolque, amarre, practica y a otros servicios portuarios: 3,67 €

g) Otros buques cuya estancia sea superior a un mes: 7,34 €

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

⁷ Apartado 5 del artículo 21 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, según la redacción dada por la Disposición Final Sexta 1.b) de la Ley 31/07, de 30 de octubre.

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

En el supuesto de fondeo en la zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota de la tasa será de 1,22 € por cada 100 GT de arqueo bruto del buque, con un mínimo de 100 GT y por día de estancia o fracción, y se devengará desde el cuarto día de estancia, salvo que se hayan realizado operaciones comerciales, incluido el avituallamiento, en cuyo caso se devengará a partir del día de inicio de la operación.

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

6. En función del número de escalas, en un mismo puerto y durante el año natural, de los buques que presten un servicio a un determinado tipo de tráfico y sean operados por una misma empresa naviera o por una agrupación de empresas navieras con acuerdos de explotación compartida de sus buques, la cuota de esta tasa se multiplicará, previa solicitud del sujeto pasivo, por los siguientes coeficientes:

Desde la escala 1 hasta la escala 12: 1,00.

Desde la escala 13 hasta la escala 26: 0,95.

Desde la escala 27 hasta la escala 52: 0,85.

Desde la escala 53 hasta la escala 104: 0,75.

Desde la escala 105 hasta la escala 156: 0,65.

Desde la escala 157 hasta la escala 312: 0,55.

A partir de la escala 313: 0,45.

A los efectos previstos en esta ley, por orden del Ministro de Fomento se definirá, a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, el concepto de servicio a un determinado tipo de tráfico y se establecerán los criterios, la forma y plazo de acreditación de la pertenencia de los buques a una agrupación de empresas navieras con acuerdos de explotación compartida.

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

8. Por el acceso directo de los buques a dique seco, grada o varadero situado en la zona I de las aguas portuarias, la cuota de la tasa será de 4,90 € por cada 100 GT de arqueo bruto del buque, con un mínimo de 100 GT y una única vez. Cuando se encuentre situado en zona II, la cuota será el 30 por ciento de la anterior⁸.

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

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

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

E = eslora máxima en metros

M = manga máxima en metros

P = puntal de trazado en metros

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

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por las embarcaciones deportivas o de recreo de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias fijas que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado, así como la estancia en los mismos, y por sus tripulantes y pasajeros la utilización de los muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias fijas.

⁸ Apartado 8 del artículo 21 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, modificado por la Disposición Final Sexta1.b) de la Ley 31/07, de 30 de octubre.

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

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

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

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

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

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

5. La cuota de esta tasa es la siguiente⁹:

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

a) Por el acceso y estancia de las embarcaciones en el puesto de atraque o de fondeo en la zona I o interior de las aguas portuarias, por unidad de superficie ocupada y por día natural o fracción: Atracadas de costado: 0,36 €. Atracadas de punta y abarloadas: 0,12 €. En puesto de fondeo con amarre a puerto: 0,07 €. En puesto de fondeo con medios propios: 0,05 €. En zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, la cuota de la tasa será de 65 por ciento de las señaladas en el cuadro anterior.

b) Por disponibilidad de servicios, por unidad de superficie ocupada y por día natural o fracción: Toma de agua: 0,024 €. Toma de energía eléctrica: 0,036 €. Los consumos de agua y energía eléctrica efectuados serán facturados con independencia de la liquidación de esta tasa.

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

Hasta el día 7º: 0,12 €.

Desde el día 8º al 14º: 0,24 €.

Desde el día 15º: 0,72 €.

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

II) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización:

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

1º A las embarcaciones transeúntes o de paso: 0,06 €.

2º A las embarcaciones que tienen su base en el puerto: 0,05 €.

Si, excepcionalmente, el espacio de agua no estuviera otorgado en concesión o autorización, la cuota de la tasa será el doble de la prevista en este apartado.

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

Cuando la embarcación ocupe o utilice únicamente la zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota de la tasa será el 30 por ciento de la prevista en los apartados I a) y II anteriores para la zona I, según corresponda.

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

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

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

7. A efectos de lo establecido en el apartado anterior, se entenderá que: Son embarcaciones de base aquéllas que tienen autorizada la estancia en el puerto por período igual o superior a

⁹ La Disposición Final sexta. 1.c) de la Ley 31/07, de 30 de octubre, ha dado nueva redacción al apartado 5 del artículo 22 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre.

seis meses. Son embarcaciones transeúntes o de paso aquéllas que, no siendo de base, 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.

8. Los titulares de concesiones o autorizaciones para la gestión de dársenas e instalaciones náutico-deportivas deberán suministrar a las Autoridades Portuarias la información que le sea requerida y los datos precisos para la liquidación de esta tasa.

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

Artículo 23. Tasa del pasaje.

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los pasajeros y, en su caso, por los vehículos que éstos embarquen o desembarquen en régimen de pasaje, de las instalaciones de atraque, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias fijas.

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Vehículos: el tipo de vehículo.

5. La cuota de la tasa aplicable a cada pasajero y vehículo en régimen de pasaje, será la siguiente¹⁰:

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

| Concepto | Euros/ unidad |
|--|----------------------|
| Pasajero en régimen de transporte, en embarque o desembarque | 3,43 |
| Pasajero de crucero turístico, en embarque o desembarque | 4,04 |
| Motocicletas y vehículos de dos ruedas..... | 4,28 |
| Automóviles de turismo y vehículos similares..... | 9,79 |
| Autocares y vehículos de transporte colectivo..... | 52,63 |

Al pasajero de crucero turístico en tránsito la cuota de la tasa será de 2,45 € por pasajero y día o fracción de estancia en puerto. En el puerto de embarque o desembarque los pasajeros

¹⁰ El apartado 5 del artículo 23 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, ha sido modificado por la Disposición Final sexta.1.d) de la Ley 31/07, de 30 de octubre.

abonarán la cuota señalada en el cuadro anterior correspondiente a la operación de embarque o desembarque y, en los días posteriores al de embarque o anteriores al de desembarque, la cuota de pasajero en tránsito.

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

| Concepto | Euros/unidad |
|------------------|---------------------|
| Pasajero..... | 0,07 |
| Motocicleta..... | 1,22 |
| Automóvil..... | 3,06 |

En este supuesto, la tasa podrá exigirse en régimen de estimación simplificada, salvo renuncia expresa del sujeto pasivo. La cuota tributaria se establecerá teniendo en cuenta los datos estadísticos de tráfico de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 30 por ciento en el importe de la cuota tributaria.

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

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

6. A efectos de esta ley, se entiende por estación marítima de pasajeros aquella instalación destinada a facilitar el acceso de los pasajeros y sus equipajes y de vehículos en régimen de pasaje, desde tierra a los buques y desde éstos a tierra.

Artículo 24. Tasa de la mercancía.

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

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

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

2. Son sujetos pasivos de la tasa:

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

Cuando el buque y la mercancía se encuentren consignados serán sujetos pasivos sustitutos el consignatario del buque y el consignatario, transitario u operador logístico representante de la mercancía.

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

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

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

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

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

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

4. Los elementos cuantitativos de esta tasa serán: el elemento de transporte, el tipo de operación, el peso, clase y forma de presentación de la mercancía o, en mercancías transportadas de forma unitaria, la unidad de carga. Cuando se ocupe la zona de tránsito durante un tiempo superior al previsto en el apartado 1, la intensidad de utilización y el período de estancia.

5. La cuota de esta tasa será la siguiente¹¹:

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

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

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

a.1) Régimen por grupos de mercancías: la cuota de la tasa será el resultado de sumar las cantidades que, en su caso, resulten de los siguientes conceptos:

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

| Concepto | Euros/unidad |
|---------------|--------------|
| Primero | 0,48 |
| Segundo | 0,83 |
| Tercero | 1,31 |
| Cuarto | 2,20 |
| Quinto | 3,08 |

2º A los envases, embalajes, contenedores, cisternas u otros recipientes o elementos que tengan o no el carácter de perdidos o efímeros y que se utilicen para contener las mercancías en su transporte, así como a los camiones, a los remolques y semirremolques que, como tales elementos de transporte terrestre, se embarquen o desembarquen, vacíos o no de mercancías, se les aplicará la cantidad siguiente:

| Elemento de transporte tipo | €/unidad |
|--|----------|
| Contenedor <= 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte), camión con caja de hasta 6 metros o plataforma de hasta 6 metros | 3,06 |
| Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte), semirremolque, camión o vehículo articulado con caja de hasta 12 metros o plataforma de hasta 12 metros | 6,12 |
| Cabezas tractoras..... | 1,84 |
| Camión con remolque (tren de carretera)..... | 9,18 |

A otros elementos no relacionados en el cuadro anterior, se les aplicará la cantidad de 1,53 €/tonelada.

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

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

| Unidad de carga tipo | €/uc |
|--|-------|
| Contenedor <= 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte), y camión con caja de hasta 6 metros..... | 33,90 |
| Contenedor > 20' (incluido en su caso una plataforma de transporte), semirremolque, y camión o vehículo articulado con caja de hasta 12 m..... | 55,45 |
| Camión con remolque (tren de carretera)..... | 89,35 |

¹¹ La Disposición Final sexta. 1.e) de la Ley 31/07, de 30 de octubre, ha dado nueva redacción al apartado 5 del artículo 24 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre.

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

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

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

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

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

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

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

d) Cuando efectúen tráfico interior marítimo dentro de la zona de servicio de un puerto o en una ría, así como a las mercancías para avituallamiento, la cuota tributaria será la prevista en el párrafo a). En este supuesto únicamente se liquidará una de las operaciones realizadas.

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

B) Ocupación de la zona de tránsito. Cuando se autorice la ocupación de la zona de tránsito por período superior a cuatro horas para aquellas mercancías en las que un medio rodante forme parte del transporte marítimo, o superior al mismo día de embarque o desembarque y su inmediato anterior o posterior en otro caso, la cuota de la tasa será el resultado de sumar a la cuantía correspondiente del apartado A) la cuantía de 0,10 € por metro cuadrado y día de estancia o fracción. A esta última cantidad se le aplicarán los siguientes coeficientes de progresividad, en función de la duración de la ocupación:

| | |
|-----------------------------------|----|
| Hasta el día 7º | 1 |
| Desde el día 8º al 30º | .5 |
| Desde el día 31º al 60º | 10 |

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

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

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

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

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

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

1ª Cuando se embarquen o desembarquen: el 50 por ciento de la establecida en el párrafo a) del apartado I.A).

2ª Cuando efectúen tránsito marítimo: el 25 por ciento de la establecida en el párrafo b) del apartado I.A).

3ª Cuando se transborden: el 20 por ciento de la prevista en el párrafo c.1) del apartado I.A).

4ª Cuando efectúen tráfico interior marítimo y las operaciones se realicen en instalaciones otorgadas ambas en concesión o autorización, así como de avituallamiento: el 50 por ciento de la establecida en el párrafo d) del apartado I.A). En el supuesto de que sólo una de ellas esté concesionada o autorizada, se aplicará la misma cuota prevista en el párrafo d).

5ª Cuando efectúen tránsito terrestre: el 65 por ciento de la prevista en el párrafo e) del apartado I.A).

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

1ª Cuando se embarquen, desembarquen, efectúen tránsito marítimo o tráfico interior marítimo: el 90 por ciento de la cuota establecida en los párrafos a), b) y d) del apartado I.A). No obstante, cuando efectúen tráfico interior marítimo y únicamente una sola instalación de manipulación de mercancías esté en concesión o autorización se aplicará la misma cuota prevista en el párrafo d) del apartado I.A).

2ª Cuando se transborden: la establecida en el párrafo c) del apartado I.A).

3ª Cuando efectúen tránsito terrestre: el 65 por ciento de la cuota establecida en el párrafo e) del apartado I.A).

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

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

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

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

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

Artículo 25. Tasa de la pesca fresca.

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

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

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

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

2. Son sujetos pasivos de esta tasa:

a) En el caso de que la pesca fresca acceda al puerto por vía marítima: será sujeto pasivo contribuyente de esta tasa el armador del buque de pesca. Cuando el buque sea mercante serán sujetos pasivos contribuyentes el naviero y el propietario de la pesca, con carácter solidario.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Subsidiariamente, se utilizará el precio medio de mercado de la semana anterior acreditado por el órgano competente en la materia.

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

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

a) Con utilización de lonja no concesionada:

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

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

b) Sin uso de lonja¹²:

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

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

c) Con utilización de lonja concesionada:

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

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

Artículo 26. Coeficientes correctores.

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

¹² La Disposición final 6.1.f) de la Ley número 31/2007, de 30 de octubre, dispone que, en cuanto a la <<tasa de la pesca fresca>>, que los tipos de gravamen establecidos en la letra b) del apartado 6 del artículo 25 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, para la determinación de la cuantía de la tasa de la pesca fresca, se incrementan en un 20 por 100.

- a) Entre uno y 0,85 cuando la media de la rentabilidad anual de la Autoridad Portuaria en los dos últimos ejercicios supere el siete por ciento.
- b) Entre uno y 0,90 cuando dicha media supere el seis por ciento y no sea superior al siete por ciento.
- c) Entre uno y 0,95 cuando dicha media supere el cinco por ciento y no sea superior al seis por ciento.
- d) Entre 0,95 y 1,05 cuando dicha media esté entre el dos por ciento y el cinco por ciento.
- e) Entre uno y 1,05 cuando dicha media sea inferior al dos por ciento y no sea inferior al uno por ciento.
- f) Entre uno y 1,10 cuando dicha media sea inferior al uno por ciento y no sea inferior al cero por ciento.
- g) Entre uno y 1,15 cuando dicha media sea negativa.

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

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

Artículo 27. Bonificaciones.

1. Para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma crucerista y logística a nivel internacional. Con el objeto de adecuar los puertos españoles a las condiciones de competencia internacional de los tráficos marítimos en cada momento, se aplicarán las siguientes bonificaciones:

- a) A la cuota de la tasa del buque:
 - a.1) A los buques de crucero turístico cuyo puerto anterior o posterior al de escala sea un puerto perteneciente a la Unión Europea: 20 por ciento.
 - a.2) A los buques de crucero turístico cuyo puerto anterior y posterior al de escala sea un puerto perteneciente a la Unión Europea: 30 por ciento.
 - a.3) A los buques de crucero turístico cuando realicen una escala en un puerto considerado como puerto base: 20 por ciento.
 - a.4) A los buques pertenecientes a una misma compañía de cruceros cuando en conjunto realicen en un puerto al menos 12 escalas como puerto base: 30 por ciento.
- Las bonificaciones a las que se refieren los apartados a.1) y a.2) son incompatibles entre sí. Asimismo serán incompatibles entre sí las bonificaciones previstas en los apartados a.3) y a.4).

- b) A la cuota de la tasa de la mercancía:
 - b.1) A las mercancías en tránsito marítimo internacional: hasta el 70 por ciento.
 - b.2) A las mercancías que se embarquen con origen en otro país de la Unión Europea, así como a las que se desembarquen con destino a otro país de la Unión Europea, y sean transportadas en el buque en elementos no rodantes: hasta el 40 por ciento.

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

- 1º Tipo de tráfico aportado.
- 2º Volumen de tráfico aportado con evaluación anual en unidades de carga, en número de vehículos o en toneladas de mercancía.

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

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

a) A la cuota de la tasa del buque:

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

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

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

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

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

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

c.3) A las mercancías con origen y destino en la Unión Europea, que se embarquen o desembarquen, transportadas en elementos de transporte rodante en buques tipo ro-ro que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea: 40 por ciento.

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

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

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

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

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

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

1º Tipo de tráfico aportado.

2º Volumen de tráfico aportado y su evolución anual medido en unidades de GT, número de escalas, número de pasajeros, toneladas de mercancías, contenedores y vehículos.

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

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

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

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

a) A la cuota de la tasa del buque:

a.1) A los buques de pasajeros en régimen de transporte y a los buques de mercancías, que presten un servicio entre puertos de las Islas Baleares, de las Islas Canarias, de Ceuta o de Melilla y los de la Unión Europea: un 50 por ciento.

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

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

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

b) A la cuota de la tasa del pasaje:

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

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

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

c.1) A las mercancías transportadas en buques que presten un servicio entre puertos de las Islas Baleares, de las Islas Canarias, de Ceuta o de Melilla y los de la Unión Europea: un 40 por ciento. En los puertos peninsulares sólo será de aplicación esta bonificación a la mercancía que tenga origen o destino en los puertos insulares, de Ceuta o de Melilla. Esta bonificación no será de aplicación en los puertos insulares, de Ceuta y de Melilla, a la mercancía que se encuentre en régimen de tránsito marítimo o trasbordo.

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

c.3) A los envases, embalajes, contenedores, cisternas u otros recipientes o elementos que tengan o no el carácter de perdidos o efímeros y que se utilicen para contener las mercancías en su transporte, así como a los camiones, a los remolques y semirremolques que, como tales elementos de transporte, se embarquen vacíos en puertos de las Islas Baleares, de las Islas Canarias, de Ceuta o de Melilla con destino a puertos de la Unión Europea: un 70 por ciento.

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

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

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

1ª A los buques que acrediten el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales: un tres por ciento.

Dicha acreditación podrá realizarse mediante la adscripción de un buque a un convenio específico para la mejora de las prácticas medioambientales, suscrito entre Puertos del Estado y entidades con personalidad jurídica propia que sean representativas en el ámbito naviero en todo el territorio nacional y que tengan la información y capacidad suficiente para, a través del procedimiento que el propio convenio establezca, coordinar, controlar y verificar por sí mismas, de forma periódica y en todos los puertos de interés general, los buques que cumplan las citadas condiciones.

2ª A los buques que acrediten haber entregado desechos líquidos del anejo I de MARPOL 73/78, de acuerdo con lo previsto en el artículo 87 de esta ley: 20 € por cada tonelada entregada con un importe máximo del 10 por ciento del importe de la cantidad resultante una vez aplicadas todas las restantes bonificaciones.

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

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

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

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

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

Sección 4ª. Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

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

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

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

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

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

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

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

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

A) Criterios:

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

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

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

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

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

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

B) Límites¹³:

¹³ La Disposición Final 6ª. 1.g) de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, dispone que, respecto de <<la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios>>, se incrementan en un 20 por 100 los porcentajes establecidos en los números 1º y 3º de la letra a) del apartado 5.B) del artículo 28 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre. Y además, modifica

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

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

2º De las siguientes cuantías, en función del volumen del tráfico portuario:

Hasta 0,60 €, por tonelada de granel líquido.

Hasta 0,90 €, por tonelada de granel sólido.

Hasta 1,20 €, por tonelada de mercancía general.

Hasta 10,00 €, por contenedor o unidad de transporte.

Hasta 2,00 €, por vehículo.

Hasta 1,80 €, por pasajero.

Hasta 3,00 €, por vehículo en régimen de pasaje.

3º Del cinco por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización o licencia.

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

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

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

2º En el caso de que la tasa se fije en función del volumen de tráfico, no podrá ser inferior a la cuantía de esta tasa aplicable al tráfico o actividad mínima anual establecida en el título habilitante de la ocupación del dominio público.

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

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

La cuota se fijará en el momento de otorgamiento de la autorización o licencia, de forma que la cuantía anual esté entre estos límites, en función del interés portuario de la actividad y de su influencia en la consolidación y captación de nuevos tráficos, así como del nivel de inversión privada, basándose en unas previsiones razonables de la información económico financiera de la actividad. Esta cuota no será revisable, sin perjuicio de su actualización conforme a lo establecido en el apartado 6.

6. La cuota de la tasa calculada por la Autoridad Portuaria deberá figurar necesariamente en las condiciones de la autorización de actividad, de la licencia de prestación del servicio portuario básico o, en su caso, de la concesión o autorización de ocupación privativa del dominio público. Cuando la cuota de la tasa no se establezca sobre volumen de negocio, se actualizará anualmente en la misma proporción que la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre. Dicha actualización será efectiva a partir del día 1 de enero siguiente.

7. La tasa será exigible de conformidad con lo establecido en las cláusulas del título habilitante, sin que se pueda establecer un plazo de liquidación superior a un año. En el supuesto de que la tasa sea exigible por adelantado su cuantía se calculará para el primer ejercicio, sobre las estimaciones efectuadas en relación con el volumen de tráfico o de negocio y, en los ejercicios sucesivos, sobre los datos reales del año anterior.

8. Cuando la Autoridad Portuaria convoque concursos para el otorgamiento de concesiones o autorizaciones, será de aplicación lo establecido en el apartado 8 del artículo 19.

las cuantías establecidas en el número 2º de la misma letra y apartado de dicho artículo en la forma transcrita.

Sección 5ª. Tasas por servicios.

Artículo 29. Tasa por servicios generales¹⁴.

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

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

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

En el supuesto de usuarios de instalaciones portuarias fijas, será sujeto pasivo sustituto del contribuyente, el consignatario del buque si éste se encuentra consignado. Cuando las instalaciones portuarias fijas se encuentren otorgadas en concesión, será sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes el concesionario.

Ambos sustitutos adquirirán tal condición siempre que la tengan en las tasas cuya cuota líquida se utiliza para el cálculo de la presente tasa. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan incurrido los sustitutos.

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

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

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

5. La cuota de esta tasa se determinará aplicando un porcentaje sobre la cuota líquida a ingresar por las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario. Este porcentaje será, en cada Autoridad Portuaria, el valor medio en los dos ejercicios anteriores al del cálculo de la siguiente expresión:

$$100 \times A / B + C, \text{ donde}$$

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

¹⁴ La Disposición Final sexta. 2 de la Ley número 31/07, de 30 de octubre, suprime la <<tasa por servicios generales>> prevista en el artículo 29 de la Ley 48/2.003, de 26 de noviembre.

La Disposición Final sexta.3 de la Ley número 31/07, de 30 de octubre, por su parte, establece que: “ En la determinación de la cuantía de cada una de las tasas portuarias exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario a que se refiere el apartado 1 de esta disposición, se incluyen los costes de los servicios generales a que se refiere el artículo 58 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, relacionados con los elementos del dominio público portuario que las definen.

La cuantía de las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias y de la tasa por servicio de señalización marítima se actualizarán anualmente de conformidad con lo previsto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para las tasas de la Hacienda estatal, salvo que en dicha Ley se establezca un régimen específico de actualización de estas tasas”.

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

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

El porcentaje se definirá anualmente en el correspondiente plan de empresa y se aprobará por orden del Ministro de Fomento, siendo aplicable a partir del 1 de enero siguiente.

Artículo 30. Tasa por servicio de señalización marítima.

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

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

En puertos, dársenas e instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización, el concesionario será el sustituto del contribuyente, estando obligado a cumplir las prestaciones materiales y formales de la obligación tributaria. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte del sustituto, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya incurrido el sustituto.

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

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

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

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

5. La cuota de la tasa es la siguiente:

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

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

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

d) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora igual o superior a siete metros, que deban estar provistas de licencia de navegación o rol de despacho o dotación de buques: 4,00 € por cada metro cuadrado resultante del producto de su eslora máxima por su manga máxima y por año natural.

e) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a siete metros, que deban estar provistas de licencia de navegación o rol de despacho o dotación de buques: 10,00 € por cada metro cuadrado resultante del producto de su eslora máxima por su manga máxima.

6. El pago de la tasa será exigible:

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

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

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

c) A las embarcaciones a que hace referencia el párrafo e) del apartado anterior: una única vez en el momento de su matriculación. El importe de la tasa se abonará en la Autoridad

Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el órgano competente para la matriculación de la embarcación.

7. El órgano competente para la matriculación de las embarcaciones, despacho de rol de navegación o dotación y para la emisión de los certificados de inspección de las mismas, exigirá como requisito para ello los justificantes de haber abonado la tasa por servicio de señalización marítima.

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

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

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

9. La tasa podrá exigirse en régimen de estimación simplificada en los puertos, dársenas e instalaciones náutico-deportivas en concesión o autorización, salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. La cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización tomando en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 20 por ciento en el importe de la cuota tributaria.

Capítulo V. De los precios privados por servicios prestados por las Autoridades Portuarias.

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

1. Las Autoridades Portuarias exigirán por los servicios comerciales que presten en régimen de concurrencia el pago de las correspondientes tarifas. Estas tarifas tendrán el carácter de precios privados y deberán contribuir a lograr el objetivo de autofinanciación, evitar prácticas abusivas en relación con los tráficos cautivos, así como actuaciones discriminatorias y otras análogas. Estas tarifas no podrán ser inferiores al coste del servicio y deberán atender al cumplimiento de los objetivos fijados en el plan de empresa.

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

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

Artículo 32. Exigibilidad de las tarifas.

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

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

3. Una vez transcurrido el plazo de pago establecido en el presente artículo sin que la deuda haya sido satisfecha, la Autoridad Portuaria certificará por medio del Director dicha circunstancia y lo notificará al obligado al pago. La cantidad adeudada devengará el interés legal del dinero vigente incrementado en cuatro puntos, durante el período en que se haya incurrido en mora. No obstante, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá graduar el devengo de intereses y dispensar su exigencia.

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

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

Artículo 33. Prescripción.

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

Artículo 34. Suspensión del servicio.

1. El impago reiterado del servicio prestado facultará a la Autoridad Portuaria para suspender temporalmente su prestación al deudor, previo requerimiento a éste.

En el requerimiento, la Autoridad Portuaria deberá advertir expresamente que, de no efectuarse el pago de la factura en el plazo fijado en el mismo, procederá a suspender temporalmente la prestación del servicio de que se trate.

2. La suspensión temporal de la prestación del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o garantice suficientemente la deuda que generó la propia suspensión.

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

Artículo 35. Reclamación previa a la vía judicial civil.

1. Contra las liquidaciones de tarifas por servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias procederá la reclamación previa al ejercicio de acciones civiles que deberá interponerse ante el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de que se trate.

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

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

TÍTULO II. Régimen de planificación, presupuestario, tributario, de funcionamiento y de control.

Capítulo I. Régimen de planificación de los puertos de interés general.

Artículo 36. Instrumentos de planificación.

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

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

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

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

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

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

5. Las comunidades autónomas podrán transmitir al ente público Puertos del Estado un resumen de los objetivos de desarrollo regional establecidos por la comunidad autónoma, que puedan tener incidencia en la actividad portuaria, con el objeto de que dicha información pueda ser tomada en consideración a la hora de la definición de los objetivos del conjunto del sistema portuario estatal, y de las Autoridades Portuarias, de acuerdo con los mecanismos previstos en esta ley, a cuyo efecto Puertos del Estado les dará traslado de las propuestas de los diferentes planes de las autoridades portuarias localizadas en su ámbito territorial.

Artículo 37. Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria.

1. Con el fin de establecer el modelo de desarrollo y la posición estratégica de la Autoridad Portuaria, ésta podrá elaborar un plan estratégico que contemple los puertos de su competencia, que incluirá, al menos, un análisis y diagnóstico de la situación actual, la definición de las líneas y objetivos estratégicos, los criterios de actuación y el plan de acción.

2. El plan estratégico, en su caso, deberá actualizarse siempre que se apruebe un nuevo Marco Estratégico del sistema portuario o se produzcan cambios sustanciales que condicionen o alteren su contenido.

Artículo 38. Plan Director de Infraestructuras del Puerto.

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

El proyecto de Plan Director de Infraestructuras será elaborado por la Autoridad Portuaria e incluirá: la definición de las necesidades de desarrollo de un puerto durante un horizonte temporal de, al menos, 10 años, la determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y selección de la más óptima, estudios de impacto ambiental que procedan, previsión de desarrollo por fases, valoración y recursos, análisis financiero y de rentabilidad, y análisis de accesos terrestres.

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

2. Previa a su aprobación y una vez realizada la tramitación ambiental que corresponda por las Autoridades Portuarias, se elevará por Puertos del Estado al Ministerio de Medio Ambiente para la evaluación de impacto ambiental, cuando proceda. Asimismo, y previa su aprobación, se dará audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

3. La ejecución de las obras previstas en un Plan Director de Infraestructuras requerirá, en su caso, la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios, de acuerdo con lo previsto en el artículo 97 de esta ley.

Artículo 39. Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria.

1. El proyecto de Plan de Empresa será elaborado anualmente por la Autoridad Portuaria, de acuerdo con los objetivos definidos, en su caso, en los instrumentos de planificación plurianual que deberán ajustarse a la política económica del Gobierno. Dicho plan deberá contener, como mínimo: un diagnóstico de situación, las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financieras, los objetivos de gestión, la estructura de personal y oferta de empleo, la evolución de los ratios de gestión, la programación financiera, la programación de inversiones públicas, la estimación de inversiones privadas, el objetivo anual de rentabilidad, el coeficiente corrector a que se refiere el artículo 26 de esta ley, el porcentaje de facturación a efectos de determinación de bonificaciones para potenciar la captación y consolidación de tráficos en cada puerto previsto en el artículo 27.3 y el porcentaje a que hace referencia el artículo 29.5 para la determinación de la cuota de la tasa por servicios generales.

2. La programación de inversiones públicas incluirá las inversiones materiales, inmateriales y financieras que tengan anualidad en el año a que se refiere el Plan de Empresa o en el período asociado al plan de actuación plurianual considerado, con el correspondiente reparto de anualidades que requiera el proyecto.

3. Deberán realizarse los correspondientes estudios de rentabilidad económico-financiera y, en su caso, la evaluación de impacto ambiental, en aquellas actuaciones incluidas en la programación de inversiones públicas que sean relevantes, siguiendo para ello los criterios establecidos en la legislación vigente y en las directrices que establezca Puertos del Estado.

Capítulo II. Régimen presupuestario.

Artículo 40. Régimen jurídico.

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias se regirán en materia presupuestaria por lo dispuesto en esta ley y en las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que les resulten de aplicación.

Artículo 41. Presupuestos y programas consolidados.

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

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

2. Las variaciones de los presupuestos de explotación y capital consolidados se ajustarán a lo previsto en el artículo 90.2 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, y se tramitarán a propuesta de Puertos del Estado.

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

Artículo 42. Presupuestos y programas individuales.

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

En la elaboración de dichos proyectos las Autoridades Portuarias habrán de sujetarse a los objetivos generales que establezca Puertos del Estado. Dichos proyectos serán remitidos a Puertos del Estado para su aprobación con carácter previo e integración, junto con los individuales de Puertos del Estado, en los presupuestos y programas consolidados.

Por el Ministerio de Hacienda se establecerá la información complementaria que junto a dichos proyectos deberá ser tramitada a la Dirección General de Presupuestos.

2. Cuando a nivel consolidado no concurren las previsiones a que se refiere el artículo 90.2 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, serán aprobadas por los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias o por el Consejo Rector de Puertos del Estado, según corresponda, las modificaciones internas de los presupuestos individuales de explotación o capital que no incrementen sus respectivas cuantías totales. De estas modificaciones se informará a Puertos del Estado.

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

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

Capítulo III. Régimen contable.

Artículo 43. Régimen contable.

1. Los organismos públicos portuarios ajustarán su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio, a las del Plan General de Contabilidad y a las demás que sean de aplicación. La adaptación sectorial se ajustará a lo dispuesto reglamentariamente. Para garantizar la necesaria homogeneidad contable, en el marco de la normativa prevista en el párrafo anterior, Puertos del Estado establecerá directrices relativas a los criterios valorativos, así como a la estructura y normas de elaboración de las cuentas anuales, que deberán ser aplicados por las Autoridades Portuarias.

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

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

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

4. Puertos del Estado elaborará anualmente un balance, cuenta de pérdidas y ganancias y cuadro de financiación consolidados del sistema portuario de titularidad estatal, que se incluirán en el informe relativo a la ejecución de la política portuaria que se eleve anualmente a las Cortes Generales. Dicho informe incorporará como anexo los mismos datos de cada Autoridad Portuaria.

Capítulo IV. Régimen de fiscalización y control.

Artículo 44. Régimen de fiscalización y control.

1. El régimen de control de las actividades económicas y financieras de los organismos públicos portuarios se ejercerá, de conformidad con lo establecido en los artículos 17.3 y 20 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.

2. Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado estarán sometidas a la obligación de rendir cuentas de sus operaciones ante el Tribunal de Cuentas, por conducto de la Intervención General de la Administración del Estado. Dichas cuentas se formarán y rendirán de acuerdo con los principios y normas de contabilidad recogidos en el Plan General de Contabilidad vigente para la empresa española y disposiciones que lo 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. Sin perjuicio de lo dispuesto en el texto refundido de la Ley General Presupuestaria y conforme a lo establecido en el artículo 26.1.f) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el control de objetivos a que se refiere el artículo 17.2 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, será competencia de Puertos del Estado respecto de las Autoridades Portuarias, y de la Intervención General de la Administración del Estado y del Ministerio de Fomento respecto de Puertos del Estado.

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

5. Los informes de control serán elevados por los Presidentes de las Autoridades Portuarias a los respectivos Consejos de Administración, y por el de Puertos del Estado al Consejo Rector,

junto con la propuesta de medidas que, en su caso, proceda adoptar. El Presidente de Puertos del Estado elevará al Ministerio de Fomento todos los informes de control realizados sobre los organismos públicos portuarios.

Capítulo V. Régimen tributario.

Artículo 45. Régimen tributario.

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

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

Capítulo VI. Régimen patrimonial.

Artículo 46. Patrimonio propio de los organismos portuarios.

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

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

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

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

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

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

1. Los bienes de dominio público portuario que resulten innecesarios para el cumplimiento de fines de este carácter podrán ser desafectados por el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, previa declaración de innecesariedad por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria e informe de la Dirección General de Costas sobre las características físicas de dichos bienes, a efectos de la protección y defensa del dominio público marítimo-terrestre. Los bienes desafectados se incorporarán al patrimonio de la Autoridad Portuaria, quien podrá proceder a su enajenación, permuta o, en su caso, cesión gratuita previa comunicación a la Dirección General de Patrimonio. Cuando el valor venal del bien, determinado mediante tasación independiente, sea superior a 3.000.000 de euros y no exceda de 18.000.000 de euros, su enajenación y las condiciones de la misma deberán ser autorizadas, además, por Puertos del Estado, y por el Gobierno cuando sobrepase esta última cantidad.

Sólo se admitirá la cesión gratuita de los bienes desafectados a favor de las Administraciones públicas y para fines de utilidad pública o interés social. Si los bienes cedidos no fueran

destinados al uso previsto, o dejaren de serlo posteriormente, se considerará resuelta la cesión y revertirán aquéllos a la Autoridad Portuaria, teniendo derecho a percibir el valor de los detrimentos o deterioros experimentados. La cesión deberá ser autorizada por Puertos del Estado, previo informe de la Dirección General de Patrimonio que tendrá carácter vinculante y se entenderá en sentido favorable si transcurre el plazo de un mes sin que sea emitido de forma expresa. Se exceptúa el caso de que el valor del bien exceda de 18.000.000 de euros, en cuyo caso deberá ser autorizada por el Gobierno.

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

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

La orden del Ministro de Fomento que acuerde la desafectación conllevará la rectificación de la delimitación de la zona de servicio del puerto contenida en el plan de utilización de los espacios portuarios, y se comunicará al Ministerio de Medio Ambiente a los efectos previstos en el párrafo anterior.

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

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

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

1. Los bienes de dominio público de Puertos del Estado que no sean precisos para el cumplimiento de sus fines serán desafectados por el Ministro de Fomento, previa declaración de innecesidad por el Consejo Rector de Puertos del Estado, y se incorporarán al patrimonio del mismo, quien podrá proceder a su enajenación, permuta o, en su caso, cesión gratuita. Cuando el valor venal del bien, determinado mediante tasación independiente, sea superior a 18.000.000 de euros su enajenación y las condiciones de la misma deberán ser autorizadas, además, por el Gobierno a propuesta del Ministro de Fomento.

2. La cesión gratuita se regirá por los mismos presupuestos previstos en el artículo anterior y deberá ser autorizada por el Ministro de Fomento, previo informe de la Dirección General de Patrimonio que tendrá carácter vinculante y se entenderá en sentido favorable si transcurre el plazo de un mes sin que se haya emitido de forma expresa. Se exceptúa el caso de que el valor del bien exceda de 18.000.000 de euros, en cuyo caso deberá ser autorizada por el Gobierno.

Artículo 50. Participación en sociedades y otras entidades.

1. Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias podrán participar únicamente en sociedades cuyo objeto esté ligado al desarrollo de actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan la competitividad del puerto y los tráficos portuarios. En ningún caso podrán participar en sociedades que presten servicios portuarios básicos o en sociedades que tengan influencia efectiva en aquéllas, con la excepción prevista en el artículo 60.4 de esta ley.

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

La adquisición o enajenación de acciones de sociedades en las que participe la Autoridad Portuaria deberá ser autorizada por su Consejo de Administración, previo informe favorable de Puertos del Estado cuando el conjunto de compromisos contraídos en dicha sociedad no

supere el uno por ciento del activo fijo neto de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria. Cuanto el conjunto de los compromisos contraídos en dicha sociedad pueda superar el uno por ciento del activo fijo neto de la Autoridad Portuaria, la adquisición requerirá previa autorización de Puertos del Estado.

Cuando la adquisición o enajenación de acciones de sociedades implique la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria de alguno de los organismos o del sistema portuario estatal, la autorización corresponderá al Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento.

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

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

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

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

Capítulo VII. Régimen de los recursos humanos.

Artículo 51. Régimen de personal.

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

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

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

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

Artículo 52. Retribuciones del personal.

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

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

3. Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado negociararán un convenio colectivo que regule las relaciones laborales del personal no directivo ni técnico del conjunto del sistema

portuario. En el ámbito de cada organismo público portuario se negociará un acuerdo de empresa, en materia de productividad y otros aspectos específicos que le sean asignados por el convenio colectivo. Este acuerdo tendrá carácter normativo y su vigencia será, como máximo, la del convenio colectivo.

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

Artículo 53. Estructura de personal.

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

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

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

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

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

Artículo 54. Selección de personal.

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

Artículo 55. Funciones de los organismos públicos portuarios.

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

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

TÍTULO III. La prestación de servicios.

Capítulo I. De los servicios.

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

1. La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad.

2. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios y al desarrollo de actividades económicas en los puertos de interés general, en los términos establecidos en esta ley.

3. Las Autoridades Portuarias favorecerán la libre competencia en el ámbito de los puertos que gestionan y adoptarán las medidas necesarias para ello, conforme a lo dispuesto en esta ley.

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

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

Los servicios se clasifican en:

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

Capítulo II. De los servicios portuarios.

Sección 1ª. Concepto y clases de servicios portuarios.

Artículo 57. Concepto y clases de servicios portuarios.

1. Son servicios portuarios las actividades de prestación de interés general que se desarrollan en la zona de servicio de los puertos, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.

2. Los servicios portuarios se clasifican en servicios generales del puerto, cuya prestación se reserva a la Autoridad Portuaria, y servicios básicos, que se prestan en régimen de competencia, sin perjuicio de lo previsto en esta ley para el servicio de practicaje.

Sección 2ª. Los servicios portuarios generales.

Artículo 58. Concepto y clases de servicios generales.

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

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

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

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

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

e) El servicio de alumbrado de las zonas comunes.

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

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

Artículo 59. Prestación de servicios generales.

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

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

Sección 3ª. Los servicios portuarios básicos.

Artículo 60. Concepto y clases de servicios básicos.

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

2. Los servicios básicos son los siguientes:

a) Servicio de practicaje.

b) Servicios técnico-náuticos:

1º Remolque portuario.

2º Amarre y desamarre de buques.

c) Servicios al pasaje:

1º Embarque y desembarque de pasajeros.

2º Carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.

d) Servicios de manipulación y transporte de mercancías:

1º Carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías.

2º Depósito.

3º Transporte horizontal.

A los efectos de esta ley, estos servicios sólo tendrán la condición de servicios básicos cuando estén asociados directamente a las operaciones de carga y descarga de buques o a las operaciones directamente vinculadas al intercambio entre medios de transporte o al tránsito marítimo, siempre que se desarrollen en los buques, o íntegramente en las zonas que, de acuerdo con el plan de utilización de espacios portuarios, se encuentren destinadas a los usos comerciales a que se refiere el artículo 94.1.a) de esta ley de conformidad con lo previsto en el artículo 85.1.1.4 de la misma, así como en aquellas otras a las que se refiere el Real Decreto-ley 2/1986.

e) Servicios de recepción de desechos generados por buques:

1º Recepción de desechos sólidos.

2º Recepción de desechos líquidos.

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

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

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

A tal fin, cuando lo requieran las circunstancias, por ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, las Autoridades Portuarias podrán asumir la prestación del servicio, directa o indirectamente por cualquier procedimiento reconocido en las leyes, o concurrir a la prestación del mismo con la iniciativa privada. Las Autoridades Portuarias prestarán el servicio de acuerdo con las condiciones de los pliegos reguladores del servicio y por un plazo limitado, no superior a cinco años, salvo que subsistan las circunstancias que hayan motivado la asunción de la prestación, debiendo exigir en contraprestación las correspondientes tarifas de acuerdo con lo previsto en el artículo 76.1.h) de esta ley, que se someterán al mismo régimen jurídico que los precios privados por servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias.

5. La Autoridad Portuaria autorizará, cuando proceda, la autoprestación y la integración de servicios, en los términos y con las condiciones previstas en la sección 4ª de este título.

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

Artículo 61. Obligaciones de servicio público.

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

a) Mantener la continuidad y regularidad de los servicios en función de las características de la demanda, salvo causa de fuerza mayor, haciendo frente a las circunstancias adversas que puedan producirse con las medidas exigibles a un empresario diligente. Para garantizar la continuidad en la prestación del servicio, las Autoridades Portuarias podrán establecer servicios mínimos de carácter obligatorio.

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

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

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

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

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

Artículo 62. Utilización de los servicios básicos.

1. Los servicios básicos se prestarán a solicitud de los usuarios por las empresas autorizadas. No obstante, la utilización del servicio de practicaje será obligatoria cuando así lo determine la Administración marítima conforme a lo previsto en la normativa aplicable. Además, el Reglamento de Explotación y Policía deberá establecer, por razones de seguridad marítima, el uso obligatorio de otros servicios técnico-náuticos en función de las condiciones y características de las infraestructuras portuarias, del tamaño y tipo de buque y de la naturaleza de la carga transportada, así como de las condiciones océano-meteorológicas.

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

2. Las ordenanzas portuarias aprobadas por las Autoridades Portuarias deberán establecer, por razones de operativa y de seguridad, normas complementarias y condiciones específicas de utilización de los servicios básicos, así como el ámbito geográfico al que se extiendan.

3. Cuando la utilización del servicio no sea obligatoria, las Autoridades Portuarias podrán imponer el uso de los servicios técnico-náuticos si por circunstancias extraordinarias consideran que está en riesgo el funcionamiento, la operatividad o la seguridad del puerto. A su vez, en dichas circunstancias y por razones de seguridad marítima, la Capitanía Marítima podrá declarar la obligatoriedad de dichos servicios.

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

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

2. Las licencias podrán ser de carácter general o específico. Las licencias de carácter general habilitarán para la prestación del conjunto de los servicios incluidos en cada uno de los párrafos c), d) o e) del artículo 60.2, y las de carácter específico se otorgarán para cada uno de los servicios relacionados en aquéllas. Las licencias de los servicios de practicaje y técnico-náuticos serán siempre de carácter específico. Asimismo, las licencias para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías podrán otorgarse por tipo de tráfico o de carga.

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

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

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

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

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

Se considerará que las empresas se encuentran al corriente de las obligaciones de carácter fiscal, cuando concurran las circunstancias previstas en el apartado 1 del artículo 13 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. La acreditación del cumplimiento de dichas circunstancias se efectuará de conformidad con lo regulado en el apartado 2 de dicho artículo.

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

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

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

b) El desarrollo de la planificación portuaria.

c) El comportamiento competitivo de los operadores del servicio.

d) La protección de los usuarios.

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

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

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

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

El acuerdo de limitación, que incluirá la determinación del número de prestadores, se adoptará por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa consulta al Comité de Servicios Portuarios Básicos e informe de Puertos del Estado, y podrá afectar a toda la zona de servicio del puerto o a una parte de la misma. La determinación del número de prestadores

deberá realizarse considerando el mayor número posible de prestadores que permitan las circunstancias. El acuerdo de limitación se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Estas licencias se otorgarán por concurso de acuerdo con lo establecido en el artículo 67.3 de esta ley. En estos casos las prescripciones técnicas del servicio fijarán un plazo de vigencia más breve que el que correspondería si se prestase el servicio en régimen de libre concurrencia.

En la medida en que se alteren las causas que la motivaron, dicha limitación será revisable total o parcialmente por la Autoridad Portuaria, previa consulta al Comité de Servicios Portuarios Básicos e informe de Puertos del Estado, quien solicitará informe vinculante a la Dirección General de la Marina Mercante cuando la causa de la limitación haya sido la seguridad marítima que se entenderá en sentido favorable si transcurre el plazo de 15 días sin que sea emitido de forma expresa. Asimismo se solicitará informe a la autoridad ambiental competente cuando la causa de la limitación derive de normas medioambientales. Cuando la autoridad portuaria sea prestadora del mismo servicio o servicios o de un servicio o servicios similares al objeto de limitación, o ejerza un control directo o indirecto sobre el prestador del mismo servicio o servicios o de un servicio o servicios similares en ese puerto, el acuerdo de limitación o su revisión será adoptado por el Consejo Rector de Puertos del Estado.

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

6. Sin perjuicio de lo previsto en el apartado anterior, debido a la singularidad y especial incidencia del servicio de practica en la seguridad marítima, el número de prestadores quedará limitado a un único prestador en cada área portuaria. A estos efectos, se entiende como área portuaria aquella que sea susceptible de explotación totalmente independiente incluyendo su accesibilidad marítima y, por tanto, que los límites geográficos de prestación del servicio de practica correspondientes a cada una de dichas áreas sean totalmente independientes.

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

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

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

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

1. Puertos del Estado aprobará para el conjunto de los puertos de interés general los pliegos reguladores de cada servicio, previa audiencia de las organizaciones y asociaciones más representativas reconocidas por la ley cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego e informe de las Autoridades Portuarias y de los servicios jurídicos de Puertos del Estado. Dichos pliegos establecerán las condiciones generales de acceso, de acuerdo con lo previsto en el artículo anterior, las obligaciones de servicio público a cargo de los prestadores y criterios de cuantificación de los costes de las mismas, los criterios generales para la consideración de una inversión como significativa, así como el estatuto jurídico de los derechos y deberes que se incorporarán a las licencias, con arreglo a lo dispuesto en esta ley y en las disposiciones que, en su caso, la desarrollen. La Dirección General de la Marina

Mercante informará con carácter vinculante los pliegos reguladores de los servicios técnico-náuticos, en lo que se refiere a la seguridad marítima, en el plazo de 15 días desde la recepción de la documentación, entendiéndose emitido en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que se haya dictado de forma expresa.

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

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

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

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

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

- a) Requisitos de capacidad.
- b) Requisitos de solvencia económica, financiera, técnica y profesional adecuados a cada servicio.
- c) Cobertura universal, con obligación de atender a toda demanda razonable en condiciones no discriminatorias.
- d) Ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio.
- e) Obligaciones de servicio público para que el servicio se preste en condiciones de regularidad y continuidad.
- f) Obligaciones de servicio público relacionadas con la colaboración en la formación práctica local.
- g) Obligaciones de servicio público relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento y lucha contra la contaminación.
- h) Obligaciones de protección del medio ambiente, si procede.
- i) Cuantificación de las cargas anuales de las obligaciones de servicio público, criterios de revisión de dicha cuantificación, así como criterios de distribución objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios de dichas obligaciones entre los prestadores del servicio, entre los que se tomará en consideración la cuota de mercado de cada uno de ellos.
- j) Medios materiales mínimos y sus características.
- k) Medios humanos mínimos y su cualificación.
- l) Niveles de rendimiento mínimo y de calidad del servicio.
- m) Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión en función del volumen global de la demanda, estructura de costes y otras circunstancias acordes con las características del servicio, cuando proceda, así como las tarifas que puedan percibir cuando intervengan en servicios de emergencias, extinción de incendios, salvamento o lucha contra la contaminación.
- n) Obligaciones de aportar a la Autoridad Portuaria la información que precise para el funcionamiento del servicio y le sea requerida por ésta para el debido cumplimiento de sus funciones.
- ñ) Determinación de la inversión significativa.
- o) Plazo de vigencia de la licencia.
- p) Garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades.
- q) Tasas portuarias que procedan conforme a esta ley.
- r) Causas de extinción, entre las que deberán figurar las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de las exigencias de seguridad para la prestación del servicio y de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan.

Artículo 66. Plazo de la licencia.

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

a) Servicio de practica: 10 años.

b) Servicios técnico-náuticos:

b.1) Amarre y desamarre: ocho años.

b.2) Remolque portuario: 13 años.

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

c.1) Sin inversión significativa: ocho años.

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

1º Cuando el servicio requiera la ocupación privativa de dominio público portuario: 15 años.

2º En otro caso: 10 años.

c.3) Con inversión significativa en obras e instalaciones fijas no incluidas en el número siguiente: 30 años.

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

d) Servicio de recepción de desechos generados por buques:

d.1) Sin inversión significativa: ocho años.

d.2) Con inversión significativa: 12 años.

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

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

Artículo 67. Procedimiento de otorgamiento de licencias.

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

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

2. Cuando no esté limitado el número de prestadores del servicio y el conjunto de ellos no pudiera atender, a juicio de la Autoridad Portuaria, la cobertura total de la demanda en las condiciones fijadas en las prescripciones particulares del servicio, la Autoridad Portuaria prestará el servicio en concurrencia para garantizar la cobertura total de la demanda, de conformidad con lo previsto en el artículo 60.4 de esta ley.

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

Las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán, previo informe de Puertos del Estado, el pliego de bases de cada concurso, que contendrá, al menos, la determinación del número de licencias a otorgar, los requisitos para participar en el mismo, la información a facilitar por el solicitante y los criterios de adjudicación, que deberán ser objetivos y no discriminatorios.

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

Si las ofertas presentadas no garantizaran, a juicio de la Autoridad Portuaria, la cobertura total de la demanda en las condiciones fijadas en las prescripciones particulares, la Autoridad

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

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

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

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

Artículo 68. Contenido de las licencias.

1. Las licencias deberán incluir, al menos:

a) Identificación de la persona física o jurídica titular de la licencia y la sede de la empresa.

b) Clase de licencia otorgada, general o específica, y objeto de la misma.

c) Ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio.

d) Obligaciones de servicio público que procedan.

e) Medios materiales y sus características.

f) Medios humanos y su cualificación.

g) Requisitos de seguridad para la prestación del servicio.

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

i) Niveles de rendimiento y de calidad del servicio.

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

k) Plazo de vigencia.

l) Garantías.

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

n) Compensación económica, si procede.

2. Las licencias para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías que estén restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima o terminal dedicada a uso particular no incluirán las cláusulas referidas a cobertura universal, estructura tarifaria y tarifas máximas, niveles de rendimiento y obligaciones de servicio público relativas a continuidad y regularidad en función de la demanda del puerto, pudiendo ser el titular de la licencia titular de la autorización o concesión, o recaer estas últimas en otra persona. Los medios humanos y materiales deberán ser los adecuados para atender al volumen y características de los tráficos que pueda operar en las condiciones de seguridad y calidad exigidas, así como de continuidad y regularidad que exijan sus propios tráficos.

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

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

Se entiende por terminal dedicada a uso particular aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías del titular de la misma, o de sus accionistas o partícipes, con influencia efectiva en la gestión o control de la terminal o del grupo de empresas al que pertenezca, o se operen buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en dicho título.

Asimismo, tendrá la consideración de terminal dedicada a uso particular aquella otorgada en concesión al titular de una planta de transformación o instalación industrial o a una empresa de

su mismo grupo empresarial, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías directa y exclusivamente vinculadas con la referida planta o instalación de procesamiento industrial, y esté expresamente identificada en el título concesional. Las mencionadas terminales habrán de disponer de atraque otorgado en concesión o autorización, y la planta o instalación estar ubicada en el interior de la zona de servicio del puerto, o bien conectada con los espacios concesionados mediante instalaciones de transporte fijas, específicas y exclusivas, esto es, tubería, cinta o infraestructuras ferroviarias de utilización exclusiva de origen a destino.

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

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

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

1. Se crea en cada Autoridad Portuaria un Registro de empresas prestadoras de servicios portuarios básicos en los puertos que gestiona, que tendrá carácter público y se dividirá en tantas secciones como servicios básicos se relacionan en el artículo 60.2 de esta ley. En este registro se inscribirán los prestadores de servicios autorizados. La inscripción, se practicará de oficio por la Autoridad Portuaria tras la notificación del título habilitante.

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

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

Artículo 70. Modificación de las licencias.

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

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

Artículo 71. Transmisión de las licencias.

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

a) Que la transmisión se haga a favor de una persona física o jurídica que cumpla los requisitos señalados en el artículo 64.1.

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

c) Que se cumplan los requisitos previstos en el artículo 117.3 cuando la licencia se transmita junto con la concesión del dominio público en el que se desarrolla la actividad.

2. La transmisión estará en todo caso subordinada a la previa conformidad de la Autoridad Portuaria y, en su caso, a la preceptiva autorización de las autoridades de competencia de acuerdo con lo previsto en los artículos 14 y siguientes de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de

Defensa de la Competencia, teniendo, respecto de los contratos de trabajo del personal del titular de la licencia, los efectos previstos en la legislación laboral.

Artículo 72. Causas de extinción.

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

- a) Por transcurso del plazo previsto en la licencia.
- b) Revocación por pérdida o incumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 64.1, de las condiciones establecidas en el título habilitante o por la no adaptación a los pliegos reguladores o prescripciones particulares, de acuerdo con lo previsto en el artículo 70.1 de esta ley.
- c) Revocación cuando, como consecuencia de la declaración de limitación del número de prestadores, el número de licencias en vigor supere el de la limitación, sin perjuicio de la indemnización que corresponda. Reglamentariamente se establecerá el procedimiento a seguir para la revocación de las licencias.
- d) Por extinción de la concesión o autorización o rescisión del contrato a los que se refiere el artículo 67.4 de esta ley.
- e) Por las demás causas previstas en el pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio.

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

Sección 4ª. Autoprestación e integración de servicios portuarios básicos.

Artículo 73. Ámbito de aplicación.

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

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

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

Asimismo, cuando en terminales dedicadas a uso particular la Autoridad Portuaria imponga la manipulación de mercancías ajenas, la operación de buques de terceros o, en éstas y en una estación marítima, la prestación de servicios al pasaje transportado en buques de terceros, los servicios técnico-náuticos a este porcentaje de tráfico deberán ser prestados por las empresas autorizadas a la prestación del servicio abierto al uso general. Los servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías que preste el titular de la terminal deberán cumplir lo previsto en el párrafo primero del artículo 68.2.

3. La autoprestación y la integración de servicios serán autorizadas por la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de la Administración marítima en lo que se refiere a la seguridad marítima, que deberá emitirse en el plazo de 15 días desde su solicitud, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa. Respecto del plazo de resolución se estará a lo dispuesto en el artículo 67, con los efectos establecidos en el mismo.

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

En el servicio de practica no se podrá autorizar la autoprestación, sin perjuicio de la obtención de exenciones de practica, conforme a lo previsto en el artículo 81.2. A su vez no se podrá autorizar la integración de servicios, salvo en los supuestos de puertos, atracaderos

particulares o terminales en régimen de concesión situados fuera de los límites geográficos de prestación del servicio portuario de practica, así como en aquellas otras situaciones excepcionales de análogas características a las anteriores.

Artículo 74. Requisitos y procedimiento.

1. Las licencias que autoricen la autoprestación o la integración de cada uno de los servicios deberán ajustarse a las condiciones previstas en los pliegos reguladores y prescripciones particulares de los servicios, excluyendo del contenido de dichas licencias las cláusulas a las que se refiere el artículo 68.2, con las condiciones establecidas en el mismo, y con las que, en su caso, haya determinado la Administración marítima en el informe previsto en el apartado 3 del artículo 73.

Entre los requisitos técnicos para la prestación de los servicios portuarios en régimen de autoasistencia o integración de servicios se incluirán en todo caso los medios humanos y materiales suficientes que permitan desarrollar las operaciones unitarias habituales en la terminal o estación marítima, tanto las más simples como las más complejas, en las mismas condiciones de seguridad y calidad que se exigen para el resto de los prestadores.

Las solicitudes de licencias para la autoprestación o la integración de servicios podrán ser denegadas por alguna de las razones previstas en el artículo 64.5 que justifican la limitación de operadores.

2. Las licencias para la autoprestación o la integración de servicios podrán solicitarse en cualquier momento y se otorgarán por el plazo previsto en el artículo 66, pudiendo ser renovadas conforme a lo indicado en dicho precepto.

Artículo 75. Compensaciones económicas.

1. En las licencias de autoprestación y en las de integración de servicios se establecerá la compensación económica que, en su caso, sus titulares deban abonar como contribución para que las obligaciones de servicio público que recaen sobre los titulares de licencias abiertas al tráfico general puedan ser atendidas, en particular las de mantener la regularidad y continuidad de los servicios.

Dicha compensación se determinará de conformidad con los criterios de distribución objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios establecidos en las prescripciones particulares del servicio.

2. El valor de la compensación económica anual será facturado por la Autoridad Portuaria a los titulares de licencias de autoprestación o integración de servicios, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares del servicio, distribuyéndose entre los prestadores del servicio abierto al uso general con arreglo a los criterios previstos en las referidas prescripciones particulares.

Sección 5ª. La regulación de la competencia en los servicios portuarios básicos.

Artículo 76. Funciones de los organismos públicos portuarios.

1. Con el fin de fomentar la competencia efectiva en el mercado de los servicios básicos, Puertos del Estado ejercerá, sin perjuicio de las competencias de otros organismos, las siguientes funciones:

a) Aprobar los pliegos reguladores de cada servicio para el conjunto de los puertos de interés general conforme a lo dispuesto en esta ley, en los que se incluirán normas que protejan la libre competencia, a fin de promover la existencia de una pluralidad de oferta de servicios.

b) Informar las prescripciones particulares de los servicios en lo que se refiere a aquellos aspectos que especifiquen o desarrollen los pliegos reguladores aprobados por Puertos del Estado.

c) Informar el acuerdo de limitación del número de prestadores de un servicio básico y la revisión del mismo.

d) Poner en conocimiento del Servicio de Defensa de la Competencia, oídas las Autoridades Portuarias afectadas, los actos, acuerdos, prácticas o conductas de los que pudiera tener noticia en el ejercicio de sus atribuciones y, en particular, las realizadas por los prestadores de servicios abiertos al uso general que tengan una posición dominante para un determinado tipo

de tráfico y carga en varios puertos que sirvan a un mismo mercado, siempre que presenten indicios de resultar contrarios a la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia y puedan alterar la libre competencia en el ámbito supraautonómico o en el conjunto del mercado nacional.

Asimismo, cuando dichos acuerdos, prácticas o conductas afecten sólo al ámbito autonómico, se pondrán en conocimiento del órgano competente de la comunidad autónoma.

En ambos casos, Puertos del Estado, comunicará al Servicio de Defensa de la Competencia u órgano autonómico competente todos los elementos de hecho a su alcance y, en su caso, remitirá un dictamen no vinculante de la calificación que le merecen dichos hechos.

e) La llevanza del observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios básicos y la elaboración del informe de competitividad previstos en el artículo 79.

f) Establecer recomendaciones para las Autoridades Portuarias y entidades prestadoras de servicios, en el marco de las conclusiones obtenidas por el observatorio permanente.

g) Emitir circulares dirigidas a las entidades prestadoras de servicios, con el objeto de evitar o corregir prácticas contrarias a la libre competencia, que serán vinculantes una vez que se publiquen en el «Boletín Oficial del Estado».

h) La autorización, regulación y control de los servicios básicos cuando excepcionalmente sean prestados por las Autoridades Portuarias de acuerdo con lo previsto en el artículo 60.4 y la aprobación de las tarifas en este supuesto.

i) Adoptar el acuerdo de limitación del número de prestadores del servicio y su revisión cuando la Autoridad Portuaria sea prestadora del servicio.

j) La llevanza del Registro General de empresas prestadoras de servicios portuarios básicos a que se refiere el apartado 2 del artículo 69.

k) Autorizar los convenios, pactos o acuerdos que celebren dos o más Autoridades Portuarias, a fin de garantizar el marco de competencia interportuaria.

l) Arbitrar en los conflictos que puedan surgir entre las entidades prestadoras de servicios, a solicitud de éstas, cuando trasciendan del ámbito territorial de una Autoridad Portuaria y, en su caso, entre dos Autoridades Portuarias por razón de los servicios prestados en cada una de ellas o en ambas.

m) La propuesta de resolución de expedientes sancionadores por infracciones muy graves, en cuantía inferior a 1.202.024,21 €

2. Las Autoridades Portuarias fomentarán la libre competencia en su propio ámbito territorial, a cuyo fin ejercerán, sin perjuicio de las competencias de otros organismos, las siguientes funciones:

a) El otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes de la prestación de servicios.

b) El control del cumplimiento de las obligaciones de servicio público que se impongan a los titulares de licencias de prestación de servicios básicos y de los medios para su financiación, dictando al efecto las resoluciones que procedan.

c) La aprobación de las tarifas máximas en los servicios básicos abiertos al uso general cuando el número de prestadores del servicio esté limitado o sea insuficiente para garantizar la competencia. Asimismo, controlarán la transparencia de las tarifas y conceptos que se facturen.

d) Adoptar el acuerdo de limitación del número de prestadores de los servicios, salvo cuando la Autoridad Portuaria sea prestadora del servicio.

e) El ejercicio de la potestad sancionadora para los supuestos de comisión de infracciones graves tipificadas en la ley.

f) Informar a Puertos del Estado sobre los actos, acuerdos, pactos o conductas de las que pudiera tener noticia en el ejercicio de sus atribuciones y que presente indicios de resultar contrarios a la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, a fin de que aquél lo ponga en conocimiento del Servicio de Defensa de la Competencia u órgano autonómico competente.

g) Arbitrar en los conflictos que puedan surgir entre las entidades prestadoras de servicios, a solicitud de éstas, en el ámbito territorial de una Autoridad Portuaria.

h) La llevanza del Registro de empresas prestadoras de servicios portuarios básicos en los puertos que gestionen, a que se refiere el artículo 69.1.

Artículo 77. Régimen de incompatibilidades.

1. Ninguna persona física o jurídica que disponga de título habilitante para la prestación de un servicio portuario básico abierto al uso general, o que tenga una participación directa o

indirecta que le permita influir de forma efectiva en una empresa titular del mismo, podrá tener una participación directa o indirecta que le permita influir de manera efectiva en la gestión o control de otra empresa que preste o vaya a prestar el mismo servicio en el mismo puerto, bien cuando cualquiera de ellas ostente una posición dominante en la actividad objeto de la licencia, o cuando como consecuencia de esta participación pueda obtener dicha posición dominante.

A los efectos de esa ley, se considera tenedor de una posición dominante en un puerto a quien ostenta una cuota de mercado superior al 60 por ciento en dicha actividad o a quien a través de empresas en las que tenga influencia efectiva alcance dicho porcentaje.

Así mismo, en el caso de sociedades mercantiles, se presume que existe influencia efectiva en la gestión o control de una entidad, cuando la participación directa o indirecta en el capital o en otros valores que confieran derechos políticos, 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 bloquear sus derechos de voto en aquella o aquellas que dieron lugar a tal situación y presentar a la Autoridad Portuaria un plan de enajenación de participaciones a ejecutar en un plazo de 12 meses a partir del momento en que se produjo el exceso. En el caso de que el número de licencias esté limitado, estos organismos podrán autorizar excepcionalmente el mantenimiento de las participaciones que superen el límite, durante el tiempo necesario para formular e implementar un plan de ampliación o reducción del número de licencias para la prestación de los servicios básicos afectados, que deberá ser efectivo en el transcurso del indicado plazo de 12 meses.

3. A efectos de que pueda comprobarse el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente artículo, las empresas autorizadas para la prestación de servicios básicos deberán comunicar a las Autoridades Portuarias cualquier cambio significativo de su composición accionarial, o proyecto firme del mismo, para su anotación en los registros previstos en el artículo 69.

4. El titular de una licencia para la prestación de un servicio técnico de practica no podrá participar, por sí mismo o a través de personas físicas o jurídicas interpuestas, en el capital o en la gestión de empresas autorizadas para la prestación de cualquier servicio técnico-náutico en el mismo puerto, salvo en los supuestos previstos en el artículo 73 de esta ley.

Artículo 78. Separación contable.

1. Los titulares de licencias de prestación de servicios básicos deberán llevar para cada puerto una estricta separación contable, con arreglo a los usos y prácticas comerciales admitidos, entre dichos servicios y sus otras actividades. La misma obligación será exigible a la Autoridad Portuaria cuando preste algún servicio básico.

Esta obligación no será exigible a los titulares de estaciones marítimas y terminales dedicadas a usos particulares, ni a los autorizados a la autoprestación o a la integración de servicios.

2. La separación de cuentas habrá de acreditarse ante la Autoridad Portuaria mediante informe de auditoría realizado de acuerdo con la normativa sobre Auditoría de Cuentas.

Artículo 79. Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios básicos.

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

Por orden del Ministro de Fomento se establecerá la composición y funcionamiento del observatorio permanente, garantizando la presencia de Autoridades Portuarias, comunidades autónomas y organizaciones representativas a nivel nacional de los prestadores, trabajadores y usuarios de servicios portuarios básicos.

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

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

Artículo 80. Comité de servicios portuarios básicos.

En el Consejo de Navegación y Puerto se constituirá un Comité de servicios portuarios básicos, del que formarán parte los usuarios de servicios básicos u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas y representativas de ámbito nacional. La Autoridad Portuaria consultará, al menos una vez al año, a dicho Comité en relación con las condiciones de prestación de dichos servicios y, en particular, sobre las tarifas de los servicios básicos abiertos al uso general, la organización y la calidad de los servicios. El informe del Comité se remitirá al observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios básicos.

Sección 6ª. Disposiciones particulares.

Artículo 81. Servicio de practicaaje.

1. Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida y las maniobras náuticas dentro de los límites geográficos de la zona de practicaaje en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en esta ley, en el reglamento del servicio y en el pliego regulador del mismo. Este servicio se prestará a bordo de los buques, incluyéndose en el mismo las instrucciones impartidas por los prácticos desde el momento en que partan de la estación de practicaaje para prestar el servicio.

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

No obstante, la Administración marítima podrá establecer exenciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaaje en cada puerto, con criterios basados en la experiencia local del capitán o patrón del buque, las características del buque, la naturaleza de la carga, las peculiaridades del puerto y otras circunstancias que reglamentariamente se prevean previo informe del Consejo de Navegación y Puerto y del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puertos de España.

3. La Administración marítima realizará pruebas teóricas y prácticas necesarias para habilitar como práctico de puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas de conocimientos teóricos.

La Autoridad Portuaria determinará el número de prácticos necesarios para la prestación del servicio, previo informe de la Capitanía Marítima, del Consejo de Navegación y Puerto y del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puertos de España, y expedirá sus nombramientos.

4. Las Autoridades Portuarias facilitarán la formación práctica en el puerto. A tal efecto, dicha formación se impondrá como obligación de servicio público a las empresas proveedoras del servicio de practicaaje, de acuerdo con el pliego regulador y las prescripciones particulares del servicio, en los cuales se determinará el número máximo de aspirantes que pueden ser aceptados en cada proceso de selección, así como su plazo de vigencia.

Artículo 82. Servicio de remolque portuario.

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

2. El pliego regulador y las prescripciones particulares del servicio contendrán los medios que deban incorporar los remolcadores para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina, así como las compensaciones que, en su caso, deberá percibir el prestador del servicio por los medios exigidos.

Artículo 83. Servicio de amarre y desamarre de buques.

1. Se entiende por servicio de amarre aquel servicio portuario cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria, en el orden conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.

Se entiende por servicio de desamarre aquél cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de amarre siguiendo las instrucciones del capitán.

2. El servicio de amarre será realizado por los trabajadores que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en cada caso en la disposición adicional quinta de esta ley.

La formación práctica específica se impondrá como obligación de servicio público a las empresas prestadoras del servicio de amarre y desamarre de buques, de acuerdo con lo previsto en el correspondiente pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio.

Artículo 84. Servicios al pasaje.

1. Los servicios al pasaje incluyen:

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

b) Servicio de carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje, integrado por:

b.1) Servicio de carga y descarga de equipajes, consistente en los servicios de organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para la recepción de los equipajes en tierra, su transporte a bordo del buque y su colocación en el lugar establecido, así como para la recogida de los equipajes a bordo del buque, su transporte a tierra y su entrega.

b.2) Servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje, consistente en los servicios de organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible la transferencia de estos vehículos, en ambos sentidos, entre el muelle o zona de aparcamiento y el buque.

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

3. Las Autoridades Portuarias podrán autorizar a los navieros la prestación de servicios al pasaje cuando se ejecuten con medios y personal del buque, una vez que se acredite la idoneidad de los medios técnicos empleados. La Autoridad Portuaria podrá imponer las condiciones necesarias a fin de que se garantice la realización de la operación en condiciones de seguridad.

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

Artículo 85. Servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías.

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

1.1 Las actividades de carga y estiba comprenden:

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

b) La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía directamente desde un medio de transporte, o desde el muelle, previo depósito en el mismo o apilado, al costado del buque.

c) El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en la bodega o a bordo del buque.

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

e) La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque.

1.2 Las actividades de desestiba y descarga comprenden:

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

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

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

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

e) Descarga de la mercancía directamente, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre muelle para su recogida por vehículos o medios de transporte horizontal directamente al exterior del puerto o a zona de depósito o almacén dentro del mismo, y el depósito y apilado de la mercancía en zonas portuarias.

f) El desplazamiento de la mercancía, previa su recogida cuando proceda desde el costado del buque hasta otra ubicación en la zona de usos portuarios comerciales y su depósito y apilado dentro de la misma zona.

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

1.4 Las actividades descritas en los apartados anteriores se realizarán en el buque y en la zona de servicio del puerto. Quedan excluidas las actividades reguladas en los artículos 86 y 89 de esta ley.

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

a) Los bienes propiedad de las Autoridades Portuarias.

b) Las cartas, tarjetas, paquetes postales y otros bienes que sean objeto del servicio postal.

c) La pesca fresca, el bacalao verde y sus productos elaborados a bordo.

d) La recogida de residuos de carga procedentes de los buques.

3. No tendrán la consideración de servicio portuario básico las siguientes actividades:

a) El manejo de medios mecánicos propiedad de la Autoridad Portuaria y la manipulación de mercancías del Ministerio de Defensa, salvo que en este último caso el servicio se realice por una empresa titular de una licencia del servicio básico de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.

b) El manejo de cabezas tractoras o grúas automóbiles que no estén permanentemente adscritas a operaciones de manipulación portuaria y sean conducidas por su personal habitual.

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

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

La conducción de vehículos de todo tipo que transporten mercancías hasta pie de grúa o de instalación de carga, en operaciones directas de camión a barco, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio y de la de los que reciban mercancías a pie de grúa o instalación de descarga, en operaciones directas de barco a camión, si el transporte se produce sin solución de continuidad hasta fuera de la zona de servicio y, en ambos casos, las operaciones de simple conexión de los medios de carga y descarga.

En este supuesto se consideran incluidas las operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a buque y las de buque a cualquier medio de transporte terrestre.

Lo dispuesto en este apartado se entenderá sin perjuicio de la necesidad de observar, en todo caso, las normas generales del transporte.

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

f) Las operaciones de carga, descarga y trasbordo para el avituallamiento o aprovisionamiento de buques cuando, para esto último, no se precise contratar personal.

1º Se considerarán operaciones de avituallamiento las que se refieren a los siguientes productos: agua, combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico.

2º Se consideran operaciones de aprovisionamiento las que se refieren a los siguientes productos: los destinados exclusivamente al consumo de la tripulación y de los pasajeros,

productos de consumo para uso doméstico, los destinados a la alimentación de los animales transportados y los consumibles utilizados para la conservación, tratamiento y preparación a bordo de las mercancías transportadas.

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

Las actividades a que se refieren los párrafos e), f), y g) requerirán la previa obtención de la autorización de actividad a que se refiere el artículo 89 de esta ley.

4. La Autoridad Portuaria podrá autorizar al naviero el manejo de medios de carga y descarga propios del buque cuando se ejecute con personal del buque, una vez se acredite, mediante la presentación de los oportunos certificados de las autoridades competentes, si procede, la idoneidad de los medios técnicos empleados y la cualificación del personal que los maneje, particularmente en materia de prevención de riesgos laborales. La Autoridad Portuaria podrá imponer las condiciones necesarias a fin de que se garantice la realización de la operación en condiciones de seguridad y calidad ambiental. En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarboles el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorándum de París o descrito como de alto o muy alto riesgo en la citada lista.

5. Las actividades incluidas en el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, independientemente del régimen laboral aplicable a las mismas, deberán ser realizadas por los trabajadores que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en la disposición adicional quinta de esta ley, con la salvedad prevista en el apartado 4.

6. Todas las empresas que deseen prestar este servicio y obtengan la correspondiente licencia se integrarán en las agrupaciones portuarias de interés económico, en los supuestos previstos en la disposición adicional sexta de esta ley, salvo cuando la licencia tenga como objeto alguna de las actividades relacionadas en el apartado 1 de la disposición adicional séptima, en cuyo caso no procederá dicha integración.

Artículo 86. Servicios de depósito y transporte horizontal.

1. Servicio de depósito. Consiste en el servicio de almacenamiento temporal de la mercancía o equipamiento para su ordenación y control, con objeto de hacer posible las operaciones de intercambio entre modos de transporte o de inspección, directamente vinculadas al tráfico marítimo de mercancías. No se incluye el almacenamiento vinculado al grupaje de mercancías.

2. Servicio de transporte horizontal. Se entiende por servicio de transporte horizontal la operación consistente en el traslado de la mercancía o equipamiento entre dos emplazamientos cualesquiera, incluyendo en su caso la carga o descarga a equipo de transporte y exceptuando los movimientos de aproximación al costado del buque y de separación del mismo descritos en el artículo 85.1.

3. Para la realización de estos servicios básicos no será obligatoria la contratación de los trabajadores a que se refiere el artículo 85.5, ni la participación en la agrupación portuaria de interés económico.

Artículo 87. Servicio de recepción de desechos generados por buques.

1. Se incluyen en este servicio las actividades de recogida de desechos generados por buques y, en su caso, de almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos en la zona de servicio del puerto, y su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente.

A los efectos de esta ley, se entiende por desechos generados por buques, todos los desechos, incluidas las aguas residuales y los residuos distintos de los de carga, producidos por el buque y que están regulados por los anexos I y IV (líquidos) y V (sólidos) del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques, de 1973, modificado por su Protocolo de 1978, en su versión vigente (MARPOL 73/78), así como los desechos relacionados con la carga según se definen en las directrices para la aplicación del anexo V del referido convenio. Los desechos generados por buques se considerarán residuos en el sentido del párrafo a) del artículo 3 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

2. Queda excluida de este servicio la recepción de los residuos de carga, entendiendo como tales los restos de cualquier material de carga, de embalajes, elementos de trincaje o sujeción, etc. que se encuentran a bordo en bodegas de carga o tanques que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, incluidos los

residuos de carga y descarga y los derrames, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y de maniobra a que se hace referencia en el artículo 130 de esta ley.

3. Únicamente podrán prestar este servicio las empresas que, previamente, hayan sido autorizadas por el órgano medioambiental competente para la realización de las actividades de gestión de los desechos a que se refiere este servicio y, asimismo, acrediten documentalmente un compromiso de aceptación del gestor destinatario de los desechos generados por buques para su tratamiento o eliminación.

4. En el pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio se incluirán las características y condiciones técnicas que deben cumplir las operaciones e instalaciones de recepción de desechos, las cuales deberán ajustarse a las normas aprobadas por las Administraciones competentes.

El conjunto de los medios disponibles en cada puerto deberá ser el adecuado para atender las necesidades de los buques que utilicen normalmente el puerto y de aquellos otros que, aunque no lo utilicen habitualmente, participen en tráficos relevantes de dicho puerto, sin causarles demoras innecesarias.

El pliego regulador y las prescripciones particulares del servicio contendrán las instalaciones que deba incorporar el prestatario del servicio para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de lucha contra la contaminación marina, así como las compensaciones que, en su caso, deba percibir por las instalaciones exigidas.

5. Con la finalidad de reducir las descargas al mar de desechos generados por buques, mejorando la disponibilidad y el uso de instalaciones portuarias receptoras de residuos, e incrementar la protección del medio marino, las Autoridades Portuarias exigirán en cada una de las escalas de los buques que no hagan uso del servicio de recepción de desechos sólidos o líquidos previsto en este artículo, la siguiente tarifa:

| <i>Tamaño buque Registro bruto (GT)</i> | <i>Tarifa fija (€)</i> |
|---|----------------------------|
| 0-1.000..... | 0,8C ₁ |
| 1.001-5.000..... | 1,5C ₁ |
| 5.001-10.000..... | 3C ₁ |
| 10.001-25.000..... | 4C ₁ |
| 25.001-50.000..... | 6C ₁ |
| 50.001-100.000..... | 10C ₁ |
| > 100.000..... | 12C ₁ |

..C₁ se fija en la cantidad de 60 € que será actualizada anualmente con el IPC y podrá ser revisada por el Ministro de Fomento atendiendo al coste total medio del servicio por metro cúbico de desechos líquidos y sólidos recogidos en el sistema portuario.

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

6. Estarán exentos del pago de esta tarifa:

a) Buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Estado de la Unión Europea o estando a su servicio, sólo presten servicios gubernamentales de carácter no comercial.

b) Embarcaciones de pesca fresca.

c) Embarcaciones deportivas autorizadas para un máximo de 12 pasajeros.

d) Buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, particularmente los dedicados al cabotaje comunitario, y los dedicados a tráfico interior, cuando ante la Autoridad Portuaria se acredite, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega de desechos generados por los buques así como el pago de las tarifas correspondientes en uno de los puertos situados en la ruta del buque, y que garantice la recogida de todos sus desechos cuando el buque haga escala en dicho puerto de forma que en ninguno de sus viajes se supere la capacidad de almacenamiento de cada tipo de desechos.

e) Buques con destino a terminales y otras instalaciones que dispongan de medios para la recepción y el tratamiento de los desechos generados por los mismos, ajustados a las normas aprobadas por las Administraciones competentes, cuando se garantice ante la Autoridad Portuaria su entrega.

f) Buques que hayan justificado ante la Autoridad Portuaria haber recibido la prestación del servicio por las empresas autorizadas en el puerto que gestiona aquélla.

En el supuesto previsto en el párrafo d), cuando el plan que asegure la entrega de desechos generados por buques no cubra ambos tipos de desechos, la exención, caso de concederse, será parcial. Cuando se entreguen únicamente desechos sólidos se abonará el 70 por ciento de esta tarifa, y si se entregan sólo desechos líquidos se abonará el 30 por ciento.

La aplicación de la exención prevista en los párrafos e) y f) requerirá que la cantidad de desechos líquidos entregados sea igual o superior a las siguientes cantidades:

| <i>Tamaño del buque Registro bruto (GT)</i> | <i>Cantidad mínima de desechos líquidos del Anexo I de MARPOL 1973/1978 a entregar para tener derecho a exención m³</i> |
|---|--|
| 0-1.000..... | 0,8 |
| 1.001-5.000..... | 1,5 |
| 5.001-10.000..... | 3 |
| 10.001-25.000..... | 4 |
| 25.001-50.000..... | 6 |
| 50.001-100.000..... | 10 |
| >100.000..... | 12 |

La exención también podrá ser parcial cuando la entrega de desechos generados por buques no cubra ambos tipos de desechos, siendo de aplicación la reducción prevista para el supuesto incluido en el párrafo d).

No obstante, cuando se descarguen en puerto desechos generados por buques exentos, la empresa prestadora del servicio tendrá derecho a percibir la tarifa correspondiente al coste total del servicio efectivamente prestado en las mismas condiciones que les correspondería a los demás buques usuarios de este servicio.

En el caso de buques dedicados a tráfico interior que no acrediten un plan de recogida de desechos abonarán la tarifa una vez cada siete días.

7. Las cantidades recaudadas con esta tarifa por la Autoridad Portuaria servirán para compensar las bonificaciones otorgadas por ésta a los buques que hubieran utilizado realmente el servicio, en concepto de bonificación a la tasa del buque para incentivar mejores prácticas medioambientales, cuyo objeto es que el sistema de costes del servicio desincentive verter desechos al mar. Asimismo, en su caso, podrán contribuir a la financiación de los costes de prestación del servicio cuando por no existir demanda suficiente para la viabilidad económica del mismo, el servicio no pudiera ser prestado en condiciones de continuidad, regularidad y precio razonable.

Capítulo III. De los servicios comerciales y otras actividades.

Artículo 88. Ámbito de aplicación.

1. A los efectos previstos en esta ley, son servicios comerciales las actividades de prestación portuarias o no portuarias de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén permitidas en el dominio público portuario de acuerdo con lo previsto en esta ley.

2. Los servicios comerciales se prestarán en régimen de concurrencia. Los organismos públicos portuarios adoptarán medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de servicios comerciales directamente vinculados a la actividad portuaria.

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

Artículo 89. Prestación de servicios comerciales y otras actividades por terceros.

1. La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de otra naturaleza por terceros requerirá la obtención de autorización. El plazo

de vigencia de dicha autorización será el que se determine en el título correspondiente, pudiendo tener carácter indefinido salvo cuando vaya vinculada a la ocupación del dominio público, en cuyo caso el plazo será el mismo que el que habilita la ocupación.

2. Las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria deberán ajustarse a los pliegos de condiciones generales que, en su caso, apruebe Puertos del Estado, así como a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, con objeto de garantizar su realización de forma compatible con los usos portuarios y con el funcionamiento operativo del puerto en condiciones de seguridad y calidad ambiental, y a las demás disposiciones que sean de aplicación. Entre estas condiciones se deberán incluir las relativas al desarrollo de la actividad, plazos y garantías que, en su caso, procedan, las causas de caducidad del título y la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios. Los pliegos de condiciones generales podrán ser específicos para una actividad determinada, o referirse a un conjunto de actividades. Entre los específicos que podrá aprobar Puertos del Estado se incluirán los de consignación de buques y de mercancías, de mayoristas de pescado y de venta o subasta de pescado, de avituallamiento de combustible, de gestión de lonjas, de puesta a disposición de medios mecánicos, de suministros, de gestión de amarres deportivos y de almacenamiento, entre otros.

3. Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre una autorización de prestación de servicio o de actividad, el interesado deberá formular una solicitud acompañada de:

a) Acreditación de la personalidad del solicitante o, en su caso, de los partícipes en la comunidad o entidad sin personalidad jurídica.

b) Justificantes que acrediten encontrarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones tributarias y de la Seguridad Social impuestas por las disposiciones vigentes.

Se considerará que las empresas se encuentran al corriente de las obligaciones tributarias, cuando concurren las circunstancias previstas en el apartado 1 del artículo 13 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. La acreditación del cumplimiento de dichas circunstancias se efectuará de conformidad con lo regulado en el apartado 2 de dicho artículo.

c) Descripción de la actividad a desarrollar y, en su caso, plazo de la misma.

d) Información económico-financiera de la actividad a desarrollar.

e) Otros documentos y justificaciones que la Autoridad Portuaria considere necesarios.

Previo informe del Director y audiencia del interesado, cuando proceda, corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria el otorgamiento, con carácter reglado, de las autorizaciones cuyo plazo de vigencia sea superior a un año, y al Presidente el de aquellas que no excedan de dicho plazo.

4. Entre las condiciones del otorgamiento de la autorización deberán figurar, al menos, las siguientes:

a) Objeto del servicio o de la actividad.

b) Plazo de otorgamiento.

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

d) Garantías que deban constituirse, incluidas aquellas necesarias para cubrir sus posibles riesgos medioambientales.

e) Condiciones y medios para garantizar la seguridad y calidad ambiental del servicio o de la actividad.

f) Otras condiciones que sean pertinentes.

5. Las autorizaciones podrán extinguirse por alguna de las siguientes causas:

a) Transcurso del plazo previsto en la autorización.

b) Revocación por incumplimiento de las condiciones establecidas en el pliego de condiciones generales aprobado por Puertos del Estado o de las condiciones particulares establecidas por la Autoridad Portuaria.

6. Cuando el desarrollo de una actividad o de un servicio requiera la ocupación de bienes de dominio público portuario, se tramitará un solo expediente otorgándose un único título administrativo en el que por el mismo plazo se autorice la actividad y la ocupación del dominio público portuario.

Artículo 90. Servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias.

La prestación de servicios comerciales por las Autoridades Portuarias estará limitada a aquellas actividades directamente relacionadas con la actividad portuaria que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y, además, para atender a las posibles deficiencias de la iniciativa privada. En contraprestación por estos servicios, dichos organismos exigirán las correspondientes tarifas, que tendrán naturaleza de precio privado, y que vienen reguladas en el capítulo V del título I de esta ley.

Capítulo IV. Servicio de señalización marítima.

Artículo 91. Servicio de señalización marítima.

1. El servicio de señalización marítima regulado en esta ley tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de las ayudas destinadas a mejorar la seguridad de la navegación por el mar litoral español, confirmar la posición de buques en navegación y facilitar sus movimientos.

Se entiende por ayuda a la navegación marítima el dispositivo visual, acústico, electrónico o radioeléctrico destinado a facilitar la seguridad de la navegación y sus movimientos, permitiendo confirmar la posición de buques en navegación. Las ayudas se fijarán en función de los alcances requeridos, de las características físicas de la costa y de los riesgos para la navegación asociados a cada zona, de acuerdo con la evolución tecnológica y las recomendaciones de los organismos internacionales.

2. Quedan excluidos de este servicio:

a) El servicio portuario general de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirven de aproximación y acceso a los puertos de titularidad estatal y su balizamiento interior.

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

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

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

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

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

En los supuestos previstos en los párrafos b), c) y d), la instalación y el mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima deberán ser ejecutados a su costa por la comunidad autónoma o Administración correspondiente, o por el concesionario o autorizado, según proceda, de conformidad con la normativa y las características técnicas y ubicación de los dispositivos que hayan sido aprobadas por Puertos del Estado.

La Autoridad Portuaria informará los proyectos de ejecución con el fin de comprobar que se ajustan a las características técnicas y ubicación de los dispositivos aprobados.

3. Las Autoridades Portuarias prestarán el servicio de señalización marítima en la zona geográfica que a tal efecto se les asigne. Para ello, ejercerán las siguientes funciones:

a) Aprobación de los proyectos de ejecución de ayudas a la navegación cuya instalación y mantenimiento corresponda a la Autoridad Portuaria, así como la modificación de los mismos, que deberán ajustarse a las características técnicas y ubicación de los dispositivos aprobadas por Puertos del Estado.

b) Instalación y mantenimiento de los dispositivos de ayudas a la navegación, salvo los que tengan como objeto el balizamiento de instalaciones y obstáculos artificiales, incluidos los naufragios, que deberá ser realizado y abonado por el titular, promotor, responsable o causante de los mismos.

En el supuesto de que éstos no ejecuten la instalación y mantenimiento del balizamiento en el plazo establecido por la Autoridad Portuaria, se llevará a cabo por ésta a costa de aquéllos.

c) Control e inspección de las ayudas a la navegación marítima cuya instalación y mantenimiento corresponde a terceros y adopción, en su caso, de las medidas conducentes al restablecimiento a costa de éstos del servicio, incluidas, si proceden, las derivadas del ejercicio de la potestad sancionadora.

Se incluye en este apartado, el control e inspección de las ayudas a la navegación que sirven de aproximación y acceso a los puertos de competencia de las comunidades autónomas, incluidas las que constituyen el balizamiento de su zona de servicio, y las de competencia de otras Administraciones, comunicando a éstas, como responsables de su funcionamiento, los problemas detectados a fin de que se proceda a su corrección.

Esta función se entiende sin perjuicio de la obligación de los responsables de la instalación y mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima de comunicar las incidencias que se produzcan en el servicio al Instituto Hidrográfico de la Marina u órgano competente, a los efectos de su difusión, cuando proceda, a través de los avisos a navegantes. Asimismo, se deberá comunicar a Puertos del Estado.

4. Corresponden a Puertos del Estado, en relación con la prestación del servicio, las siguientes funciones:

a) La determinación de las características técnicas y ubicación de los balizamientos. Asimismo podrá definir por razones de seguridad balizamientos provisionales, sin perjuicio del que definitivamente sea aprobado.

b) El control e inspección de las ayudas a la navegación marítima cuya instalación y mantenimiento realicen las Autoridades Portuarias.

5. Con el fin de conseguir una adecuada prestación del servicio de señalización marítima y articular la necesaria coordinación con las competencias de otras Administraciones públicas sobre el litoral marítimo, previamente a la aprobación de nuevos polígonos de cultivos marinos o espacios acotados en la zona marítima en la que se desarrollen cultivos marinos, la comunidad autónoma o Administración competente deberá remitir el proyecto que incluya la delimitación del mismo a Puertos del Estado, a fin de que por éste, en el plazo máximo de dos meses, se determinen las características técnicas y ubicación de su balizamiento, debiendo garantizarse por la comunidad autónoma o Administración competente la instalación y mantenimiento de dicho balizamiento. Cualquier modificación de los límites del polígono deberá ser remitida a Puertos del Estado con el mismo objeto y con carácter previo a la modificación o revisión de la delimitación.

El proyecto de ejecución de balizamiento deberá ser informado por la Autoridad Portuaria a fin de comprobar que se ajusta a las características técnicas y ubicación de los dispositivos aprobados.

Previamente al otorgamiento por la comunidad autónoma o Administración competente de la autorización o concesión de establecimientos para cultivos marinos, no incluidos en polígonos balizados, u otras instalaciones ubicadas en el medio marítimo, la comunidad autónoma o Administración competente deberá remitir el proyecto de la instalación a Puertos del Estado a fin de que se determinen las características técnicas y ubicación del balizamiento de la misma, que deberán recogerse en el proyecto de ejecución de balizamiento que redacte el titular de la instalación, que será informado por la Autoridad Portuaria.

6. Para la defensa de las ayudas a la navegación marítima y la protección del servicio que prestan, garantizando su adecuada identificación y uso, el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, establecerá las servidumbres y limitaciones a la propiedad de los terrenos contiguos a las mismas que sean necesarias, dentro de los siguientes tipos y límites:

a) Sobre el acceso a las ayudas a la navegación.

b) Para las ayudas visuales:

b.1) Sobre la altura-distancia, para la protección del cono de luz y de reconocimiento de la señal diurna.

b.2) Sobre los colores y ritmicidad de las luces del entorno.

b.3) Sobre la luminancia de fondo.

c) Para las ayudas radioeléctricas:

c.1) Sobre la distancia mínima a la que deben ubicarse transmisores radioeléctricos, industrias e instalaciones eléctricas de alta tensión y ferrocarriles electrificados.

c.2) Sobre la altura-distancia, para la protección de la recepción y transmisión de señales.

En cualquier caso, no se podrán exigir limitaciones mayores de las siguientes:

1ª Sólo se podrán establecer limitaciones al empleo de luces de colores rojo, verde, azul, blanco y ámbar.

2ª Para distancias inferiores a 1.000 metros, el ángulo sobre la horizontal con el que se observe desde la altura máxima de las antenas receptoras, de una ayuda a la navegación de tipo radioeléctrico, el punto más elevado de cualquier obstáculo será como máximo de cinco grados.

3ª Cualquiera de las establecidas en la Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones en cuanto a la protección del espectro radioeléctrico, a efectos de las ayudas radioeléctricas.

TÍTULO IV. Del dominio público portuario estatal.

Capítulo I. Modelo de gestión.

Artículo 92. Modelo de gestión del dominio público portuario.

1. La gestión del dominio público portuario estatal estará orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones, tanto demaniales como de obra pública, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

2. Corresponde a las Autoridades Portuarias la provisión y gestión de espacios e infraestructuras portuarias básicas, promoviendo tanto la actividad económica en los puertos como la prestación de los servicios por parte de la iniciativa privada.

3. La gestión de las infraestructuras y del dominio público portuario se realizará con criterios de rentabilidad y eficiencia.

Capítulo II. De los bienes que lo integran.

Artículo 93. Naturaleza y determinación del dominio público portuario.

1. Los puertos de interés general forman parte del dominio público marítimo-terrestre e integran el dominio público portuario estatal, el cual se regula por las disposiciones de esta ley y, supletoriamente, por la legislación de costas.

Pertencen al dominio público portuario estatal:

a) Los terrenos, obras e instalaciones portuarias fijas de titularidad estatal afectados al servicio de los puertos.

b) Los terrenos e instalaciones fijas que las Autoridades Portuarias adquieran mediante expropiación, así como los que adquieran por compraventa o por cualquier otro título cuando sean debidamente afectados por el Ministro de Fomento.

c) Las obras que el Estado o las Autoridades Portuarias realicen sobre dicho dominio.

d) Las obras construidas por los titulares de una concesión de dominio público portuario, cuando reviertan a la Autoridad Portuaria.

e) Los terrenos, obras e instalaciones fijas de ayudas a la navegación marítima, que se afecten a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias para esta finalidad.

f) Los espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos.

Capítulo III. De la utilización del dominio público portuario estatal.

Artículo 94. Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario.

1. En el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios básicos y otras actividades portuarias comerciales.

b) Usos pesqueros.

c) Usos náutico-deportivos.

d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos no portuarios, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones.

Con el objeto de preservar el patrimonio arquitectónico que constituyen los faros, en los espacios del dominio público portuario afectados al servicio de señalización marítima se podrán autorizar usos y actividades distintos de los de señalización marítima, de acuerdo con lo previsto en los párrafos anteriores, siempre que los mismos no condicionen o limiten la prestación del servicio que en cada momento sea el apropiado, teniendo en cuenta las necesidades del tráfico y de la tecnología, sin que en ningún caso sean indemnizables las modificaciones que se impongan por dicho motivo. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima, debiendo acomodarse a lo dispuesto en el planeamiento urbanístico. En el caso de que las instalaciones de señalización marítima en las que se vayan a autorizar el uso hotelero se ubiquen en una zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar, o de 20 metros si los terrenos tienen la clasificación de suelo urbano, la Dirección General de Costas deberá emitir informe previo a la autorización del Consejo de Ministros. Las obras que supongan incremento de volumen sobre la edificación ya existente sólo podrán ubicarse fuera de la zona de 100 o 20 metros a que se ha hecho referencia.

2. La ocupación de espacios de dominio público portuario destinados a usos portuarios por los órganos o entidades de cualquier Administración pública, para el cumplimiento de los fines de su competencia, sólo podrá autorizarse para usos o actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente dentro de los mismos.

3. Están prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones. A estos efectos, no se considera publicidad los carteles informativos y rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión administrativa de la Autoridad Portuaria.

4. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos no portuarios, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle.

El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión podrá ser autorizado por el Ministro e Fomento cuando se aprecien circunstancias excepcionales y de utilidad pública.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar la publicidad para actividades deportivas, sociales y culturales que ocasionalmente se desarrollen en el dominio público portuario.

Artículo 95. Régimen de utilización del dominio público portuario.

1. La utilización del dominio público portuario se regirá por lo establecido en esta ley, en el Reglamento de Explotación y Policía y en las correspondientes ordenanzas portuarias, las cuales establecerán las zonas abiertas al uso general y, en su caso, gratuito. En lo no previsto en las anteriores disposiciones será de aplicación la legislación de costas.

2. Los usos y actividades que presenten circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad exigirán el otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión, con sujeción a lo previsto en esta ley y en los pliegos de condiciones generales que se aprueben, que se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado».

3. Cuando algún órgano de la Administración General del Estado o cualquier organismo o entidad vinculada o dependiente de la misma requiera la utilización del dominio público portuario, solicitará de la Autoridad Portuaria correspondiente los bienes de dominio público necesarios, quien autorizará dicha utilización siempre que sea compatible con la normal explotación del puerto y durante el tiempo que sea preciso, debiendo suscribir el correspondiente convenio en el que se establecerán las condiciones de la misma, incluyendo las tasas que, en su caso, procedan y los costes que debe asumir aquél. Cuando la Autoridad Portuaria considere que la solicitud es incompatible con la normal explotación del puerto, la elevará a Puertos del Estado quien, una vez emitido el correspondiente informe, lo trasladará al Ministro de Fomento quien resolverá sobre el otorgamiento de la autorización, atendiendo al interés general.

Cuando sea precisa la utilización del dominio público portuario por las Administraciones de las comunidades autónomas, por las entidades que integran la Administración local o por cualquier organismo o entidad dependiente de cualquiera de ellas, se procederá de acuerdo con lo establecido en el párrafo anterior, respecto de aquellas comunidades autónomas que prevean en su legislación un régimen similar de utilización de bienes demaniales de su titularidad por la Administración General del Estado o sus organismos públicos para su dedicación a un uso o servicio de su competencia. A falta de dicha previsión, deberán solicitar el otorgamiento de la correspondiente concesión o autorización, de acuerdo con lo establecido en esta ley.

4. Las autorizaciones y concesiones otorgadas según esta ley no eximen a sus titulares de obtener los permisos, licencias, autorizaciones y concesiones que sean exigidos por otras disposiciones legales. No obstante, cuando éstos se obtengan con anterioridad al título administrativo exigible conforme a esta ley, su eficacia quedará demorada hasta que se otorgue el mismo.

5. Los titulares de autorizaciones y concesiones deberán comprometerse al desarrollo de una actividad mínima o tráfico mínimo que garantice una explotación razonable del dominio público.

Capítulo IV. El Plan de utilización de los espacios portuarios.

Artículo 96. El Plan de utilización de los espacios portuarios.

1. El Ministerio de Fomento delimitará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 94.1 de esta ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos no portuarios mencionados en dicho artículo. Esta delimitación se efectuará a través del plan de utilización de los espacios portuarios.

2. El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua donde se realicen las operaciones de carga, descarga y trasbordo de mercancías, embarque y desembarque de pasajeros, construcción y reparación de buques, atraque y reviro, los canales de acceso y las zonas de fondeo, incluyendo las márgenes necesarias para la seguridad marítima, practica y avituallamiento de buques. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto. El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:

a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará las aguas abrigadas naturalmente que comprendan las dársenas destinadas a operaciones portuarias, incluyendo las zonas necesarias para maniobras de atraque y reviro, y los espacios de agua incluidos en los diques de abrigo.

b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.

3. La Autoridad Portuaria elaborará el plan de utilización de los espacios portuarios que incluirá los usos previstos para cada una de las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la libre competencia en la prestación de los servicios.

Así mismo, se incluirán en el plan de utilización los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias tales como las de seguridad,

inspección, control u otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 94.2 de esta ley.

La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas y de la Administración pública con competencia en materia de pesca en aguas interiores, ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir el plan de utilización de los espacios portuarios, que deberán informar en los aspectos relativos a sus propias competencias.

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

Cumplimentada dicha tramitación, se remitirá la propuesta del plan de utilización de los espacios portuarios a Puertos del Estado quien convocará a la Autoridad Portuaria y a la Dirección General de Costas a un período de consultas durante el plazo de un mes, a fin de que por esta última se formulen las observaciones y sugerencias que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración.

Posteriormente, Puertos del Estado recabará informe de la Dirección General de Costas sobre la protección del dominio público marítimo-terrestre y, en su caso, informe del Ministerio de Ciencia y Tecnología en aspectos relacionados con la construcción naval. También informarán el Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, y el Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional.

Los anteriores informes deberán emitirse en el plazo de dos meses desde la recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

Recibidos los informes o transcurrido el plazo para su emisión, Puertos del Estado emitirá informe que lo elevará, junto con el expediente, al Ministerio de Fomento. En el caso de que el informe de la Dirección General de Costas resulte desfavorable, Puertos del Estado hará constar expresamente en su informe esta circunstancia, debiendo motivar las razones por las que éstas deban ser tomadas en consideración, así como aquéllas que no puedan aceptarse. Corresponde al Ministro de Fomento la aprobación del plan de utilización de los espacios portuarios.

4. Cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes patrimoniales de la Administración General del Estado destinados a usos y finalidades distintas, Puertos del Estado la someterá a informe vinculante del Ministerio de Hacienda, que se entenderá favorable si transcurren tres meses desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

5. La aprobación del plan de utilización de los espacios portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada y de rescate de las concesiones que requiera el desarrollo del plan, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.

6. Aprobado el plan de utilización de los espacios portuarios, el texto íntegro del acuerdo se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

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

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

Artículo 97. Modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios.

1. Las modificaciones del Plan de utilización de los espacios portuarios que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación indicado en el artículo anterior. Cuando la modificación no tenga tal carácter será aprobada por Puertos del Estado, a propuesta de la Autoridad Portuaria, previo informe de las Administraciones urbanísticas si

afectara a sus competencias. Antes de la remisión de la propuesta de la modificación no sustancial del plan a Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria abrirá el trámite de información pública, en la forma establecida en el artículo anterior, si bien el plazo de información pública de la propuesta de modificación será de 15 días.

2. Se entiende por modificación no sustancial aquella producida dentro de la zona de servicio del puerto, motivada por razones de explotación portuaria, que no suponga una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en que se divide el puerto a efectos de asignación de los usos a que se refiere el artículo 94 de esta ley. Asimismo, tendrán el carácter de modificación no sustancial las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto, salvo lo previsto en el párrafo siguiente, así como la capacidad o espacio de infraestructura asignada para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización. De estas modificaciones se dará cuenta al Ministro de Fomento y se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado».

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

La aprobación o modificación de un plan director determinará la modificación sustancial del plan de utilización.

Artículo 98. Efectos del Plan de utilización de los espacios portuarios sobre las concesiones.

1. Las concesiones que resulten incompatibles con las determinaciones del plan de utilización de los espacios portuarios deberán adaptarse al mismo. A tal efecto deberá procederse a la revisión de las condiciones que fuese preciso o, en su caso, al rescate de la concesión según lo establecido en los artículos 114 y 124 de esta ley.

2. Transitoriamente, y en tanto no se proceda a la revisión de las condiciones de las concesiones o, en su caso, al rescate de las mismas conforme a lo previsto en el apartado anterior, las concesiones seguirán sujetas a las mismas condiciones en que se otorgaron, sin que pueda autorizarse prórroga del plazo de la concesión, modificación o transferencia de la misma sin que se haya producido la revisión de las condiciones que resulten incompatibles con el plan de utilización de los espacios portuarios.

Capítulo V. Autorizaciones.

Sección 1ª. Clases de autorizaciones.

Artículo 99. Clases de autorizaciones.

Estarán sujetas a autorización de la Autoridad Portuaria:

a) La utilización de instalaciones portuarias fijas por los buques, el pasaje y las mercancías, que se registrará por el Reglamento de Explotación y Policía y las correspondientes ordenanzas portuarias.

b) La ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por plazo no superior a tres años, que se otorgará de conformidad con lo dispuesto en la siguiente sección.

Sección 2ª. Autorizaciones de ocupación del dominio público portuario.

Artículo 100. Ámbito de aplicación.

1. La ocupación del dominio público portuario por plazo no superior a tres años, incluidas prórrogas, con bienes muebles o instalaciones desmontables, o sin ellos, estarán sujetas a autorización previa de la Autoridad Portuaria.

2. Estas autorizaciones demaniales se otorgarán, a título de precario, con sujeción al correspondiente pliego de condiciones generales de autorizaciones de ocupación del dominio

público portuario que apruebe el Ministro de Fomento y, cuando el objeto de la autorización sea una actividad comercial o industrial, al pliego de condiciones generales de la actividad o del servicio que, en su caso, apruebe Puertos del Estado y a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria.

3. Las autorizaciones sólo podrán otorgarse para los usos y actividades permitidas en el artículo 94 y deberán ajustarse a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, en el plan de utilización de los espacios portuarios.

4. Las autorizaciones se otorgarán con carácter personal e intransferible «inter vivos» y su uso no podrá ser cedido a terceros, salvo las de ocupación de dominio público que constituyan soporte de una autorización de vertidos de tierra al mar.

Artículo 101. Iniciación del procedimiento.

El procedimiento para el otorgamiento de las autorizaciones previstas en esta sección se podrá iniciar a solicitud del interesado o por concurso convocado al efecto por la Autoridad Portuaria.

Artículo 102. Requisitos de la solicitud.

1. Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre la ocupación del dominio público portuario, el interesado deberá formular una solicitud acompañada, además de lo exigido en el artículo 89.3 de esta ley, de una memoria y planos de conjunto o de detalle necesarios de los bienes e instalaciones a desarrollar, en los que se especifique la extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar.

2. Las solicitudes que se opongán de manera notoria a lo dispuesto en el Plan Estratégico, en el Plan Director, en el Plan de utilización de los espacios portuarios, en el Plan Especial, en su caso, o en la normativa vigente, no se admitirán, archivándose en el plazo máximo de dos meses, sin más trámite que la audiencia previa al peticionario.

Si la solicitud no reuniera los requisitos exigidos y éstos fueran susceptibles de subsanación, se procederá para ello en la forma prevista en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 103. Procedimiento de otorgamiento.

1. La Autoridad Portuaria examinará la documentación presentada y determinará su adecuación y viabilidad.

2. Se solicitará informe de otras Administraciones y organismos, cuando éste fuera preceptivo o se estime conveniente recabarlos.

3. Previo informe del Director y audiencia del interesado cuando proceda, corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria el otorgamiento o denegación con carácter discrecional y sin perjuicio de la oportuna motivación, de las autorizaciones cuyo plazo de vigencia sea superior a un año, y al Presidente el de aquellas que no excedan de dicho plazo.

Artículo 104. Concursos.

1. La Autoridad Portuaria podrá convocar concursos para el otorgamiento de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario.

2. El órgano competente para la resolución del concurso aprobará el pliego de bases que ha de regir el mismo, el cual fijará los requisitos para participar en el concurso, los criterios para su adjudicación y ponderación de los mismos, así como el pliego de condiciones que regularán el desarrollo de la autorización, que deberá ajustarse al pliego de condiciones generales de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario que apruebe el Ministro de Fomento y al pliego de condiciones generales de la actividad que, en su caso, apruebe Puertos del Estado.

3. La convocatoria del concurso se publicará en el «Boletín Oficial» de la comunidad autónoma, pudiéndose presentar ofertas en el plazo establecido, que no podrá ser inferior a 20 días. Dichas ofertas serán abiertas en acto público.

4. El concurso será resuelto por el órgano competente para el otorgamiento de la autorización.

5. La oferta seleccionada deberá someterse a la tramitación prevista en el artículo anterior para el otorgamiento, en su caso, de la correspondiente autorización.

Artículo 105. Condiciones de otorgamiento.

La autorización deberá contener, al menos, las siguientes condiciones:

- a) Objeto de la autorización.
- b) Obras e instalaciones autorizadas.
- c) Plazo de la autorización.
- d) Superficie de dominio público cuya ocupación se autoriza.
- e) Condiciones de protección del medio ambiente que, en su caso, procedan.
- f) Condiciones especiales que deban establecerse en las autorizaciones que se otorguen en los espacios afectos a las ayudas a la navegación, entre las cuales deberán figurar, al menos, aquellas que garanticen la eficacia del servicio, accesos y medidas de seguridad.
- g) En el caso de ocupación de espacio de agua, el balizamiento que deba establecerse.
- h) Tasa por ocupación del dominio público y tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.
- i) Garantías a constituir.
- j) Causas de caducidad conforme a lo previsto en el artículo 123 de esta ley.
- k) Otras condiciones que sean pertinentes.

Capítulo VI. Concesiones demaniales.

Sección 1ª. Disposiciones generales.

Artículo 106. Ámbito de aplicación.

1. Estará sujeta a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años.

2. Las concesiones sólo podrán otorgarse para obras, instalaciones o usos que se ajusten a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, al plan de utilización de los espacios portuarios, y se someterán al correspondiente pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones demaniales que apruebe el Ministro de Fomento y, cuando el objeto de la concesión sea el desarrollo de una actividad comercial o industrial, al pliego de condiciones generales de la actividad o del servicio comercial que, en su caso, apruebe Puertos del Estado y a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria, de acuerdo con lo establecido en el artículo 89 de esta ley.

3. Para el otorgamiento de una concesión será preciso que la Autoridad Portuaria tenga a disposición los terrenos y espacios de agua objeto de la misma, salvo en aquellos supuestos en los que, próxima la fecha de extinción de una concesión, se tramite el otorgamiento de una nueva sobre los mismos terrenos y espacios de agua, y en aquellos otros supuestos en los que sea precisa la ejecución de obras por la Autoridad Portuaria previa a la puesta a disposición. En estos supuestos, el término inicial de la concesión coincidirá con la fecha de extinción de aquella o con la fecha de finalización de las obras por la Autoridad Portuaria. No obstante, no podrán transcurrir más de dos años desde el acuerdo de otorgamiento de la concesión hasta la efectiva puesta a disposición de los terrenos.

4. En el título concesional se incorporarán, además de las condiciones relativas a la ocupación del dominio público portuario, las relativas a la actividad o a la prestación del servicio.

5. La concesión o autorización de instalaciones de atraque deberá incorporar la de la correspondiente zona de maniobra, sin perjuicio de que, excepcionalmente y por razones derivadas de la explotación portuaria o insuficiencia de instalaciones de atraque disponibles, la Autoridad Portuaria impondrá, en el momento del otorgamiento del correspondiente título administrativo o posteriormente, la utilización obligatoria de las instalaciones en concesión o autorización a favor de terceros prestadores de servicios portuarios básicos. En este caso, los beneficiarios deberán abonar al titular de la concesión o autorización la correspondiente tarifa, que deberá ser fijada con criterios de objetividad, transparencia y no discriminación y que no

podrá exceder de la cuantía máxima aprobada por la Autoridad Portuaria en el correspondiente título. El Reglamento de Explotación y Policía determinará las razones objetivas derivadas de la explotación portuaria o de insuficiencia de instalaciones de atraque disponibles que justifiquen la utilización obligatoria a favor de terceros prestadores de servicios portuarios básicos.

El Consejo de Administración aprobará, con carácter general, los supuestos de cesión, las condiciones de la misma y las tarifas máximas a percibir conforme a lo dispuesto en esta ley por los titulares de las concesiones o autorizaciones, en función de las características de las instalaciones portuarias.

Cuando una instalación fija otorgada en concesión o autorización impida el uso por terceros de una instalación de atraque, ésta deberá ser asimismo incorporada a dicha concesión o autorización.

Artículo 107. Plazo de las concesiones.

1. El plazo de las concesiones será el que se determine en el título correspondiente y no podrá ser superior a 35 años. Para la fijación del mismo se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) Vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria.
- b) Disponibilidad de espacio de dominio público portuario.
- c) Volumen de inversión, y estudio económico financiero.
- d) Plazo de ejecución de las obras contenidas en el proyecto.
- e) Adecuación a la planificación y gestión portuarias.
- f) Incremento de actividad que genere en el puerto.
- g) Vida útil de la inversión a realizar por el concesionario.

2. El vencimiento del plazo de la concesión deberá coincidir con el de la autorización de actividad o el de la licencia de prestación del servicio, y será improrrogable salvo en los siguientes supuestos:

a) Cuando en el título de otorgamiento se haya previsto expresamente la posibilidad de una o varias prórrogas, en cuyo caso, a petición del titular y a juicio de la Autoridad Portuaria, podrá ser prorrogado, sin que el plazo inicial unido al de las prórrogas pueda superar el plazo máximo de 35 años.

En las concesiones que tengan como objeto la prestación de servicios portuarios básicos, la suma del plazo inicial previsto en la concesión y el de las prórrogas no podrá exceder del establecido en el artículo 66.1 que le sea de aplicación en aquellos supuestos en los que el número de prestadores del servicio haya sido limitado.

b) Cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la posibilidad de prórroga, pero el concesionario lleve a cabo una inversión relevante no prevista en la concesión que, a juicio de la Autoridad Portuaria, sea de interés para la explotación portuaria y que, en todo caso, sea superior al 20 por ciento del valor actualizado de la inversión prevista en el título concesional, el plazo de vencimiento podrá ser prorrogado, no pudiendo superar en total el plazo máximo de 35 años. La prórroga de la concesión determinará la modificación de las condiciones de la misma, que deberán ser aceptadas por el concesionario con anterioridad a la resolución de otorgamiento de la prórroga.

En las concesiones que tengan como objeto la prestación de servicios portuarios básicos, el plazo inicial unido al de la prórroga no podrá exceder del previsto en el artículo 66.1 que le sea de aplicación cuando el número de prestadores del servicio haya sido limitado.

c) Excepcionalmente, en aquellas concesiones que sean de interés estratégico o relevante para el puerto, la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de Puertos del Estado, podrá autorizar prórrogas no previstas en el título administrativo que, unidas al plazo inicial, superen en total el plazo de 35 años, siempre que el concesionario se comprometa a llevar a cabo una inversión adicional, en los términos señalados en el párrafo b) anterior, que suponga una mejora de la eficacia global del servicio prestado.

En cualquiera de los supuestos anteriores, la suma de los plazos de las prórrogas no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial. Para el otorgamiento de cada prórroga será necesario que haya transcurrido, al menos, la tercera parte del plazo de vigencia de la concesión, salvo cuando por circunstancias excepcionales sea autorizado previamente por Puertos del Estado, y que el concesionario se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.

No obstante, cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la prórroga, las obras e instalaciones realizadas por el titular al amparo de la concesión demanial deberán revertir a la

Autoridad Portuaria una vez transcurrido el plazo inicial del título administrativo, debiendo modificarse el mismo a fin de adaptarlo a las nuevas circunstancias, incrementando la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario en la parte correspondiente a las obras e instalaciones revertidas.

Sección 2ª. Procedimiento de otorgamiento de las concesiones.

Artículo 108. Iniciación del procedimiento.

El procedimiento de otorgamiento de una concesión se podrá iniciar a solicitud del interesado o por concurso convocado al efecto por la Autoridad Portuaria

Artículo 109. Requisitos de la solicitud.

1. Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre la ocupación del dominio público portuario, el interesado deberá formular una solicitud a la que acompañará los siguientes documentos y justificantes:

a) Acreditación de la personalidad del solicitante o, en su caso, de los partícipes en la comunidad o entidad sin personalidad jurídica y justificantes que acrediten encontrarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.

Se considerará que las empresas se encuentran al corriente de las obligaciones de carácter fiscal, cuando concurren las circunstancias previstas en el apartado 1 del artículo 13 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. La acreditación del cumplimiento de dichas circunstancias se efectuará de conformidad con lo regulado en el apartado 2 de dicho artículo.

b) Acreditación de solvencia económica, técnica y profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes de la concesión.

c) Proyecto básico, que deberá adaptarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, al plan de utilización de los espacios portuarios. Incluirá la descripción de las actividades a desarrollar, características de las obras e instalaciones a realizar, que deberán ser conformes con el Plan Director, posibles efectos medioambientales y, en su caso, estudio de impacto ambiental, extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar, presupuesto estimado de las obras e instalaciones y otras especificaciones que determine la Autoridad Portuaria.

d) Memoria económica financiera de la actividad a desarrollar en la concesión.

e) Cumplimiento de las condiciones específicas para el ejercicio de la actividad objeto de la concesión.

f) Garantía provisional conforme a lo indicado en el artículo 118 de esta ley.

g) Otros documentos y justificaciones que sean pertinentes.

2. No se admitirán aquellas solicitudes que se opongan de manera notoria a lo dispuesto en el Plan Director, Plan de utilización, Plan Especial, en su caso, o en la normativa vigente, o cuando como consecuencia de su otorgamiento se puedan originar dentro del puerto situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia en la prestación de los servicios portuarios básicos o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria, archivándose en el plazo máximo de dos meses, sin más trámite que la audiencia previa al peticionario.

Si la solicitud no reuniera los requisitos exigidos y éstos fueran susceptibles de subsanación, se procederá para ello en la forma prevista en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 110. Procedimiento de otorgamiento.

1. Presentada una solicitud, la Autoridad Portuaria iniciará un trámite de competencia de proyectos, mediante anuncio, que se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», en el que se indicará la apertura de un plazo de un mes para la presentación de otras solicitudes que tengan, según se determine por la Autoridad Portuaria, el mismo o distinto objeto que aquella, y que deberán reunir los requisitos previstos en el artículo anterior. El Consejo de Administración, a propuesta del Director, que será elevada por el Presidente, seleccionará aquella solicitud

que, a su juicio, tenga mayor interés portuario, motivado en la captación de nuevos tráficos, compatibilidad con otros usos, inversión, rentabilidad, entre otros, y continuará la tramitación conforme a lo indicado en los apartados siguientes, salvo en los supuestos previstos en el artículo 111.1.b) en los que deberá convocarse un concurso. La Autoridad Portuaria podrá decidir no iniciar el trámite de competencia de proyectos cuando la superficie a ocupar por la concesión sea inferior a 2.500 metros cuadrados o para instalaciones lineales, tales como tuberías de abastecimiento, emisarios submarinos, líneas telefónicas o aéreas, conducciones de gas, entre otras, que sean de uso público o aprovechamiento general.

2. La Autoridad Portuaria procederá, en su caso, a la confrontación del proyecto sobre el terreno y espacio de agua con el fin de determinar su adecuación y viabilidad.

3. Asimismo, se someterá a información pública, durante un plazo no inferior a 20 días, a fin de que se presenten alegaciones sobre la solicitud de concesión que se tramita. Este trámite podrá llevarse a cabo simultáneamente con la petición de informe a las Administraciones urbanísticas, cuando no se encuentre aprobado el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto. Cuando la solicitud tenga como objeto la ocupación de espacios de dominio público afectos al servicio de los faros, deberá emitirse informe favorable por Puertos del Estado.

El trámite de información pública servirá para cumplimentar el concerniente al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, en los casos en los que sea preceptivo el mismo.

4. Se podrá prescindir del trámite de información pública previsto en el apartado anterior para concesiones que tengan como objeto la utilización total o parcial de edificaciones existentes, siempre que no se modifique su arquitectura exterior y sea para usos autorizados en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, en el plan de utilización de los espacios portuarios.

5. El Director emitirá informe en el que se analizará la procedencia de la solicitud de concesión. En aquellos proyectos que, de acuerdo con la legislación vigente, deban someterse a algún tipo de evaluación de impacto ambiental, el informe será posterior a la resolución del Ministerio de Medio Ambiente.

En el caso de que el informe sea desfavorable, se elevará por el Presidente al Consejo de Administración a fin de que, previa audiencia del interesado, se resuelva lo que estime procedente.

Si el informe fuera favorable a la solicitud de concesión, el Director fijará las condiciones en que podría ser otorgada la misma y se las notificará al peticionario que deberá aceptarlas expresamente. Si éste no hiciera manifestación alguna al respecto en el plazo concedido, se procederá al archivo de todas las actuaciones, con pérdida de la garantía constituida. En los demás supuestos, el Presidente elevará al Consejo de Administración la propuesta de resolución del Director para que adopte el acuerdo que proceda.

6. En el caso de que el Consejo de Administración acuerde la modificación de alguna de las condiciones aceptadas por el peticionario, se someterán a su nueva aceptación en los términos previstos en el apartado anterior.

7. La resolución de otorgamiento de la concesión se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», haciéndose constar, al menos, la información relativa al objeto, plazo, tasas, superficie concedida y titular de la concesión.

8. El plazo máximo para notificar la resolución del expediente de la concesión será de ocho meses, transcurrido el cual sin que haya recaído resolución expresa, la correspondiente solicitud se entenderá desestimada.

Artículo 111. Concursos.

1. La Autoridad Portuaria podrá convocar concursos para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario. En cualquier caso, deberán convocarse concursos en los siguientes supuestos:

- a) Concesiones para la prestación de servicios portuarios básicos abiertos al uso general.
- b) Concesiones para terminales de pasajeros o de manipulación y transporte de mercancías dedicadas a usos particulares, cuando haya varias solicitudes de interés portuario o cuando en el trámite de competencia de proyectos a que se refiere el artículo anterior se presenten varios proyectos alternativos de igual o similar interés portuario.
- c) Concesiones de dársenas e instalaciones náutico-deportivas, construidas o no por particulares.
- d) Concesiones de lonjas pesqueras, construidas o no por particulares.

2. La convocatoria del concurso supondrá el archivo de los expedientes de concesión en tramitación que resulten afectados, teniendo derecho el solicitante al cobro de los gastos del proyecto si no resultase adjudicatario del concurso.

Los gastos del proyecto serán tasados en las bases del concurso y serán satisfechos por el adjudicatario.

3. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria aprobará el pliego de bases del concurso y el pliego de condiciones que regularán el desarrollo de la concesión:

a) El pliego de bases del concurso contendrá, al menos, los siguientes extremos:

1º Objeto y requisitos para participar en el concurso.

2º Criterios para su adjudicación y ponderación de los mismos.

3º Garantía provisional.

b) El pliego de condiciones que regule el desarrollo de la concesión deberá ajustarse al pliego de condiciones generales de concesiones demaniales que apruebe el Ministro de Fomento y, en su caso, al pliego de condiciones generales de la actividad o del servicio que apruebe Puertos del Estado y a las condiciones particulares de la Autoridad Portuaria.

4. La convocatoria del concurso se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», pudiéndose presentar ofertas en el plazo establecido, que no podrá ser inferior a 30 días. Dichas ofertas serán abiertas en acto público.

5. Corresponde al Consejo de Administración la resolución del concurso.

6. La oferta seleccionada por el Consejo de Administración deberá someterse a la tramitación prevista en el artículo anterior para el otorgamiento, en su caso, de la correspondiente concesión.

Artículo 112. Condiciones de otorgamiento.

1. Entre las condiciones de otorgamiento de la concesión deberán figurar, al menos, las siguientes:

a) Objeto de la concesión.

b) Plazo de vigencia.

c) Zona de dominio público cuya ocupación se concede.

d) Proyecto básico de las obras o instalaciones autorizadas, con las prescripciones que se fijen, y con inclusión, en el caso de ocupación de espacios de agua, del balizamiento que deba establecerse.

e) Condiciones de protección del medio ambiente que, en su caso, procedan, incluyendo las necesarias medidas correctoras y, en caso de que fuera preceptiva, las condiciones o prescripciones establecidas en la correspondiente resolución del Ministerio de Medio Ambiente.

f) Condiciones especiales que deban establecerse en las concesiones que se otorguen en los espacios afectos a las ayudas a la navegación, entre las cuales deberán figurar, al menos, las que garanticen la eficacia del servicio, independencia de accesos y medidas de seguridad.

g) Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario y tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

h) Garantía definitiva o de construcción y garantía de explotación.

i) Causas de caducidad, conforme a lo previsto en el artículo 123 de esta ley.

j) Actividad o tráfico mínimo.

k) Otras condiciones que la Autoridad Portuaria considere necesarias.

2. Las obras se ejecutarán conforme al proyecto de construcción que en cada caso se apruebe por la Autoridad Portuaria, que completará el proyecto básico.

Los proyectos de construcción se ajustarán en lo que respecta a sus exigencias técnicas, contenido, supervisión y replanteo, a las mismas condiciones que las exigidas para las obras de las Autoridades Portuarias.

Puertos del Estado informará técnicamente los proyectos de construcción de obras de infraestructura portuaria de los concesionarios que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por la Autoridad Portuaria.

3. Asimismo, durante la vigencia de la concesión, el titular de la misma vendrá obligado a facilitar la información técnica o económica que le solicite la Autoridad Portuaria en el ejercicio de sus competencias, así como a mantener en buen estado el dominio público portuario, obras e instalaciones, debiendo realizar, a su cargo, las reparaciones que sean precisas. La Autoridad Portuaria podrá inspeccionar, en todo momento, el estado de conservación de los

bienes objeto de la concesión y señalar las reparaciones que deban llevarse a cabo cuando éstos afecten a la conservación de los bienes propios del título concesional.

Sección 3ª. Disposiciones aplicables a las concesiones.

Artículo 113. Modificación de concesiones.

1. La Autoridad Portuaria podrá autorizar a solicitud del interesado modificaciones de las condiciones de una concesión. Cuando una modificación sea sustancial, la solicitud deberá tramitarse de acuerdo con lo establecido en los apartados 2 y siguientes del artículo 110 de esta ley. Si la modificación no es sustancial, requerirá únicamente informe previo del Director de la Autoridad Portuaria, que será elevado por el Presidente al Consejo de Administración para la resolución que proceda.

2. Tendrán el carácter de modificaciones sustanciales, las siguientes:

- a) Modificación del objeto de la concesión.
- b) Ampliación de la superficie de la concesión en más de un 10 por ciento de la fijada en el acta de reconocimiento. A estos efectos, únicamente será admisible la ampliación de la superficie con bienes de dominio público colindantes a los concedidos.
- c) Ampliación del volumen o superficie construida e inicialmente autorizada en más de un 10 por ciento.
- d) Ampliación del plazo de la concesión, en los supuestos establecidos en los apartados 2 b) y 2 c) del artículo 107.
- e) Modificación de la ubicación de la concesión. En el cómputo de los límites establecidos, se tendrán en cuenta los valores acumulados de modificaciones anteriores.

Artículo 114. Revisión de concesiones.

1. La Autoridad Portuaria revisará las condiciones de una concesión, modificándolas de oficio o a instancia de parte, cuando se den las siguientes circunstancias:

- a) Cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento, de tal forma que las circunstancias objetivas que sirvieron de base para el otorgamiento de la concesión hayan variado de modo que no sea posible alcanzar sustancialmente la finalidad de la concesión.
- b) En caso de fuerza mayor.
- c) Cuando lo exija su adecuación al plan de utilización de los espacios portuarios o al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto.
- d) Cuando lo exija su adecuación a las obras o a la ordenación de terminales previstas en el Plan Director. En los dos últimos supuestos, el concesionario perjudicado tendrá derecho a indemnización, que se calculará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124.6 de esta ley. En el supuesto de que la revisión suponga una modificación de la ubicación de la concesión, deberán abonarse, además, los gastos que origine el traslado.

Cuando la revisión de la concesión determine reducción de la superficie otorgada, se tramitará como un rescate parcial de la concesión. Asimismo, cuando la revisión de la concesión determine que la continuidad de la explotación de la misma resulte antieconómica, el titular podrá solicitar el rescate total de la concesión.

2. El procedimiento será el que corresponda, según que la modificación sea o no sustancial.

Artículo 115. División de concesiones.

1. La concesión podrá dividirse a petición del titular, previa autorización de la Autoridad Portuaria, en las condiciones que ésta dicte y siempre que las obras o instalaciones puedan ser explotadas independientemente. El titular de la primitiva concesión será el único destinatario de las nuevas concesiones.

2. Previamente a la resolución sobre la solicitud de división, la Autoridad Portuaria comunicará al peticionario las condiciones en que podría llevarse a cabo. El plazo de cada una de las concesiones resultantes no será superior al que reste de la concesión primitiva, y el objeto de cada una de ellas deberá estar incluido en el objeto de la primitiva concesión.

Aceptadas las condiciones, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria dictará la correspondiente resolución. En caso de denegación, se mantendrá la primitiva concesión administrativa en las condiciones en que fue otorgada.

Artículo 116. Renovación de determinadas concesiones.

1. Cuando el objeto de una concesión de ocupación de dominio público portuario, extinguida por el transcurso del plazo previsto en el artículo 107 de esta ley, fuese el ejercicio de una actividad amparada por otro título otorgado por la Administración del Estado por un plazo superior, para la extracción de recursos minerales o para usos energéticos o industriales, su titular podrá solicitar, con antelación a su extinción, que se le otorgue una nueva concesión de ocupación de dominio público portuario por un plazo igual al que reste de vigencia a la concesión de la actividad extractiva, energética o industrial, con un máximo de 35 años. Esta renovación de la concesión podrá reiterarse hasta completar el plazo superior.

2. Para el otorgamiento de la nueva concesión de utilización del dominio público, será condición necesaria que se mantenga la misma actividad para la que se otorgó la concesión inicial, que se encuentre el concesionario al corriente en el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la anterior concesión, y que sean aceptadas las condiciones del nuevo título concesional.

Artículo 117. Actos de transmisión y de gravamen.

1. En caso de fallecimiento del concesionario, sus causahabientes, a título de herencia o legado, podrán subrogarse, en el plazo de un año, en los derechos y obligaciones de aquél. Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa a la Autoridad Portuaria, se entenderá que renuncian a la concesión.

Si hubiera varios herederos, la Autoridad Portuaria podrá exigirles que designen un representante a todos los efectos.

2. Previa autorización de la Autoridad Portuaria, las concesiones podrán transmitirse por «actos inter vivos», subrogándose el nuevo titular en los derechos y obligaciones derivados de la concesión. La Autoridad Portuaria podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en el plazo de tres meses. Dicho plazo se computará, en el primer caso, desde la notificación por el concesionario de las condiciones en que va a proceder a transmitir la concesión, entre las que necesariamente habrán de reflejarse las relativas al precio y formas de pago. Y, en el caso del retracto, desde que tenga conocimiento expreso la Autoridad Portuaria.

3. Para que la Autoridad Portuaria autorice la transmisión de una concesión se deberán cumplir, al menos, las siguientes condiciones:

a) Que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.

b) Que el nuevo titular reúna los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión.

c) Que, desde su fecha de otorgamiento, haya transcurrido, al menos, un plazo de dos años. Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria podrá autorizar su transmisión antes de que transcurra dicho plazo, siempre que se hayan ejecutado al menos un 50 por ciento de las obras que, en su caso, hayan sido aprobadas.

d) Que no se originen situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia dentro del puerto, en la prestación de los servicios portuarios básicos o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria, de acuerdo con lo establecido en el apartado 4.

En los supuestos de remate judicial, administrativo o adjudicación de bienes por impago de créditos hipotecarios, el nuevo concesionario deberá subrogarse en las obligaciones derivadas de la concesión del antiguo titular, y cuando no reúna los requisitos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión deberá proceder en la forma establecida en el apartado 8.

4. La enajenación de las acciones, participaciones o cuotas de una sociedad, comunidad de bienes u otros entes sin personalidad jurídica que tengan como actividad principal la explotación de la concesión, exigirá la autorización de la Autoridad Portuaria siempre que pueda suponer que el adquirente obtenga una posición que le permita influir de manera efectiva en la gestión o control de dicha sociedad o comunidad.

En el supuesto de que la concesión tenga por objeto la prestación de un servicio portuario básico o el desarrollo de una actividad o servicio comercial directamente relacionado con la actividad portuaria, la transmisión no podrá ser autorizada cuando el adquirente sea titular de una concesión con el mismo objeto o tenga una participación directa o indirecta que le permita influir de manera efectiva en una sociedad o comunidad titular de una concesión cuyo objeto sea el mismo, siempre que ostente una posición dominante en la actividad objeto de la concesión dentro del puerto o cuando como consecuencia de la adquisición pueda adquirirla.

Para la determinación de las situaciones de influencia efectiva en la gestión o control de una entidad y de tenencia de posición dominante en el puerto se estará a lo dispuesto en el artículo 77.1 de esta ley.

5. Si la sociedad titular cambia de denominación social, estará obligada a notificarlo a la Autoridad Portuaria.

6. En el supuesto de adjudicación de la concesión mediante remate judicial o administrativo, la Autoridad Portuaria podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que aquélla tenga conocimiento de la adjudicación.

7. La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser previamente autorizada por la Autoridad Portuaria.

8. Si el adjudicatario de una concesión mediante remate judicial o administrativo o los herederos de un concesionario no cumplieren los requisitos establecidos en este artículo, los nuevos titulares de la concesión deberán transferirla, en el plazo de 12 meses, a un nuevo concesionario que, a estos efectos, no presente limitación alguna.

9. No se inscribirá en el Registro de la Propiedad la transmisión de las concesiones o la constitución de derechos reales sobre las mismas sin que se acompañe certificación de la Autoridad Portuaria acreditativa del cumplimiento de los requisitos exigidos en este artículo y de las cláusulas de la concesión.

Sección 4ª. Garantías.

Artículo 118. Garantía provisional y garantía definitiva.

1. Los peticionarios de concesiones de dominio público portuario reguladas en esta ley acreditarán ante la Autoridad Portuaria competente, al presentar la solicitud, la prestación de garantía provisional, por un importe del dos por ciento del presupuesto de las obras e instalaciones adscritas a la concesión, cuya realización se proponga, que no podrá ser inferior a 3.000 euros.

2. Otorgada la concesión, se constituirá garantía definitiva o de construcción, equivalente al cinco por ciento del presupuesto total de las obras e instalaciones adscritas a la concesión incluidas en el proyecto, que responderá de la ejecución de las obras y del resto de obligaciones derivadas de la concesión.

Si el concesionario no constituye la garantía en el plazo establecido en el título administrativo, se entenderá que renuncia a la concesión.

3. Si el interesado desistiera injustificadamente, a juicio de la Autoridad Portuaria, de la petición o renunciara al título, perderá la garantía constituida.

4. La garantía definitiva o de construcción será devuelta al concesionario en el plazo de un mes desde la aprobación por el Director del reconocimiento de las obras e instalaciones, salvo en los casos de renuncia y caducidad, con deducción de las cantidades que, en su caso, deban hacerse efectivas en concepto de penalizaciones y responsabilidades en que haya podido incurrir el concesionario frente a la Autoridad Portuaria. Previamente a la devolución de esta garantía deberá haberse constituido la garantía de explotación.

Artículo 119. Garantía de explotación.

1. La garantía de explotación responderá de todas las obligaciones derivadas de la concesión, de las sanciones que por incumplimiento de las condiciones de la misma se puedan imponer a su titular y de los daños y perjuicios que tales incumplimientos puedan ocasionar.

2. La garantía de explotación se determinará en función del importe anual de las tasas que ha de abonar el concesionario, no pudiendo ser inferior a la mitad de dicho importe ni superior al importe anual de las mismas, debiendo actualizarse cada cinco años, en función del importe de las tasas en la fecha de actualización.

3. La garantía de explotación será devuelta a la extinción de la concesión, con deducción de las cantidades que, en su caso, deban hacerse efectivas en concepto de penalización o responsabilidades en que haya podido incurrir el concesionario frente a la Autoridad Portuaria.

Artículo 120. Disposiciones comunes.

1. Las garantías a que se refiere esta ley se constituirán a disposición del Presidente de la Autoridad Portuaria, serán de carácter solidario respecto al obligado principal, con inclusión de renuncia expresa a los beneficios de orden, división y excusión, de naturaleza irrevocable y de ejecución automática por resolución del Presidente. Para hacer efectivas estas garantías, las Autoridades Portuarias tendrán preferencia sobre cualquiera otros acreedores sea cual fuere la naturaleza de los créditos y el título en que funden su pretensión.

2. Si la Autoridad Portuaria ejecutase total o parcialmente la garantía definitiva o la de explotación, el concesionario estará obligado a completarlas o reponerlas en el plazo de un mes.

Capítulo VII. Extinción de autorizaciones y concesiones.

Artículo 121. Causas de extinción.

Las autorizaciones y concesiones se extinguirán por:

- a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.
- b) Revisión de oficio, en los supuestos establecidos en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
- c) Renuncia del titular, que sólo podrá ser aceptada por la Autoridad Portuaria cuando no cause perjuicio a ésta o a terceros.
- d) Mutuo acuerdo entre la Autoridad Portuaria y el titular.
- e) Disolución o extinción de la sociedad, salvo en los supuestos de fusión o escisión.
- f) Revocación.
- g) Caducidad.
- h) Rescate, cuando se trate de concesiones.
- i) Extinción de la autorización o de la licencia de la que el título demanial sea soporte.

Artículo 122. Revocación de autorizaciones y concesiones.

1. Las autorizaciones podrán ser revocadas unilateralmente, en cualquier momento y sin derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con obras o planes que, aprobados con posterioridad, entorpezcan la explotación portuaria o impidan la utilización del espacio portuario para actividades de mayor interés portuario. Corresponderá a la Autoridad Portuaria apreciar las circunstancias anteriores mediante resolución motivada, previa audiencia del titular de la autorización.

2. Las concesiones pueden ser revocadas por la Autoridad Portuaria, sin derecho a indemnización, cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento que impliquen la imposibilidad material o jurídica de la continuación en el disfrute de la concesión y en casos de fuerza mayor, cuando, en ambos supuestos, no sea posible la revisión del título de otorgamiento.

Artículo 123. Caducidad.

1. Serán causa de caducidad de la autorización o concesión, los siguientes incumplimientos:

- a) No iniciación, paralización o no terminación de las obras por causas no justificadas, durante el plazo que se fije en las condiciones del título.
- b) Impago de una liquidación por cualquiera de las tasas giradas por la Autoridad Portuaria durante un plazo de seis meses, en el caso de las autorizaciones, y de 12 meses en el caso de las concesiones.

Para iniciar el expediente de caducidad será suficiente que no se haya efectuado el ingreso en período voluntario. Una vez iniciado, se podrá acordar su archivo si antes de dictar

resolución se produce el abono de lo adeudado, en el procedimiento de apremio, y se constituye la garantía que al respecto fije la Autoridad Portuaria.

c) Falta de actividad o de prestación del servicio, durante un período de seis meses, en el caso de autorizaciones, y de 12 meses en el caso de las concesiones, a no ser que, a juicio de la Autoridad Portuaria, obedezca a causa justificada.

d) Ocupación del dominio público no otorgado.

e) Incremento de la superficie, volumen o altura de las instalaciones en más del 10 por ciento sobre el proyecto autorizado.

f) Desarrollo de actividades que no figuren en el objeto del título.

g) Cesión a un tercero del uso total o parcial, sin autorización de la Autoridad Portuaria.

h) Transferencia del título de otorgamiento, sin autorización de la Autoridad Portuaria.

i) Constitución de hipotecas y otros derechos de garantía, sin autorización de la Autoridad Portuaria.

j) No reposición o complemento de las garantías definitivas o de explotación, previo requerimiento de la Autoridad Portuaria.

k) Incumplimiento de otras condiciones cuya inobservancia esté expresamente prevista como causa de caducidad en el título de otorgamiento.

2. Para declarar la caducidad, se seguirá el siguiente procedimiento, debiendo notificarse la resolución expresa del mismo en el plazo de seis meses desde el acuerdo de incoación:

a) Constatada la existencia de alguno de los supuestos referidos, el Director de la Autoridad Portuaria incoará el correspondiente expediente de caducidad, pudiendo adoptar las medidas de carácter provisional que estime convenientes, lo cual se pondrá en conocimiento del titular, concediéndole un plazo de 10 días para que formule las alegaciones y acompañe los oportunos documentos y justificaciones.

Las medidas de carácter provisional podrán consistir en la paralización inmediata de las obras, la suspensión de la actividad, uso y explotación de las instalaciones, la prestación de garantías y cualesquiera otras que resulten necesarias para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer. Para lograr la efectividad de tales medidas la Autoridad Portuaria interesará de la autoridad gubernativa competente, cuando sea necesario, la colaboración de la fuerza pública.

b) Formuladas las alegaciones o transcurrido el plazo para llevarlas a cabo, el Director de la Autoridad Portuaria dictará propuesta de resolución que será elevada por el Presidente al Consejo de Administración, previo dictamen del Consejo de Estado en el caso de que se trate de concesiones y se formule oposición, de acuerdo con lo previsto en el artículo 22.12 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.

3. La declaración de caducidad comportará la pérdida de las garantías constituidas.

Artículo 124. Rescate de concesiones.

1. En el caso de que el dominio público otorgado fuera necesario, total o parcialmente, para la ejecución de obras, la ordenación de terminales o la prestación de servicios portuarios y que, para realizar aquéllas o prestar éstos, fuera preciso disponer de los bienes otorgados en concesión o utilizar o demoler las obras autorizadas, la Autoridad Portuaria, previa indemnización al titular, podrá proceder al rescate de la concesión.

2. El rescate de la concesión exigirá la previa declaración del interés portuario de las obras o de los servicios y el acuerdo de la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por aquéllos. Corresponde al Consejo de Administración la declaración del interés portuario y al Presidente, previa audiencia del interesado, el acuerdo de necesidad de ocupación. La declaración de urgencia de la ocupación, cuando proceda, corresponderá adoptarla al Ministro de Fomento.

El interés portuario se entenderá implícito con la aprobación de los planes de utilización de los espacios portuarios. Asimismo, la aprobación de los proyectos llevará implícita la declaración del interés portuario de las obras y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por las mismas.

3. Cuando el rescate implique la necesidad de ocupación de sólo una parte de la concesión, de tal modo que a consecuencia de aquél resulte antieconómica para el concesionario la explotación de la parte no rescatada, el titular podrá solicitar de la Autoridad Portuaria su rescate total.

4. La Autoridad Portuaria y el titular de la concesión podrán convenir el valor del rescate.

En el supuesto de no llegar a un acuerdo, el valor del rescate será fijado por la Autoridad Portuaria de conformidad con los criterios establecidos en el apartado 6 de este artículo. Dicha valoración será notificada al concesionario a fin de que, en el plazo de 10 días, presente las alegaciones que estime pertinentes.

5. El Director de la Autoridad Portuaria, a la vista de las alegaciones formuladas, dictará propuesta de resolución.

En el caso de que el concesionario haya manifestado oposición al rescate, se deberá solicitar dictamen del Consejo de Estado, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.12 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.

Corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria dictar la correspondiente resolución.

6. La valoración de las concesiones, en caso de rescate total o parcial, atenderá a los siguientes conceptos:

a) El coste de las obras rescatadas actualizadas con el IPC, multiplicado por el cociente entre el período de concesión restante y el total.

En cualquier caso, no se tendrán en cuenta las obras e instalaciones realizadas por el concesionario sin previa autorización de la Autoridad Portuaria, que pasarán al dominio público portuario sin derecho a indemnización.

b) La pérdida de beneficios imputables al rescate total o parcial de la concesión durante el período de concesión restante, con un máximo de tres anualidades. Para ello, se computará el beneficio medio anual de las actividades ordinarias realizadas en la concesión en los cuatro ejercicios anteriores, o en los dos últimos ejercicios si es más favorable para el concesionario.

7. El pago del valor del rescate podrá realizarse en dinero, mediante el otorgamiento de otra concesión o, en caso de rescate parcial, con la modificación de las condiciones de la concesión. En estos dos últimos supuestos se requerirá la conformidad del concesionario.

Artículo 125. Efectos de la extinción.

1. Extinguida la autorización o concesión, el titular tendrá derecho a retirar fuera del espacio portuario los materiales, equipos o instalaciones desmontables que no revertan gratuitamente a la Autoridad Portuaria en función de lo previsto en el título, estando obligado a hacerlo cuando así lo determine la Autoridad Portuaria, la cual podrá efectuar la retirada con cargo al titular de la autorización o concesión extinguida, cuando el mismo no la efectúe en el momento o plazo que se le indique.

2. En todos los casos de extinción de una concesión, la Autoridad Portuaria decidirá sobre el mantenimiento de las obras e instalaciones no desmontables, que revertirán gratuitamente y libre de cargas a la Autoridad Portuaria, o decidirá su levantamiento y retirada del dominio público por aquél y a sus expensas.

Si la Autoridad Portuaria no se pronunciara expresamente, se entenderá que opta por su mantenimiento, sin perjuicio de que, previamente a la fecha de extinción, pueda decidir su levantamiento y retirada.

En el caso de que la Autoridad Portuaria haya optado por el levantamiento de las obras e instalaciones, el titular retirará las mismas en el plazo fijado por aquélla, pudiendo la Autoridad Portuaria ejecutar subsidiariamente los trabajos que no haya efectuado el titular en el plazo concedido.

Si la Autoridad Portuaria hubiese optado por el mantenimiento, el titular procederá a la reparación de las obras e instalaciones en el plazo y condiciones indicadas por aquélla.

La Autoridad Portuaria, sin más trámite, tomará posesión de los bienes e instalaciones, pudiendo solicitar a las empresas suministradoras de energía eléctrica, agua, gas y telefonía la suspensión del correspondiente suministro.

3. La Autoridad Portuaria no asumirá ningún tipo de obligación laboral o económica del titular de la autorización o concesión, vinculada o no a la actividad objeto del título extinguido.

Capítulo VIII. Del contrato de concesión de obras públicas portuarias.

Artículo 126. El contrato de concesión de obras públicas portuarias.

1. Las Autoridades Portuarias podrán promover la construcción de obras públicas portuarias en régimen de concesión administrativa.

2. En el ámbito portuario, los contratos de concesión de obras públicas tendrán por objeto la construcción y explotación o solamente la explotación siempre que se encuentren abiertas al uso público o aprovechamiento general, de:

a) Un nuevo puerto o una parte nueva de un puerto que sean susceptibles de explotación totalmente independiente.

b) Infraestructuras portuarias de defensa, de abrigo, de accesos marítimos, de muelles y otras obras de atraque.

3. La construcción y explotación de la obra pública portuaria objeto de la concesión se efectuará a riesgo y ventura del concesionario, quien asumirá los riesgos económicos derivados de su ejecución y explotación en los términos y con el alcance previstos en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

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

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

4. En el caso de que el contrato tenga como único objeto la explotación de obras ya construidas, el concesionario vendrá asimismo obligado a la conservación, reparación o reposición de la obra principal y de las accesorias conforme a lo previsto en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

5. El contrato de concesión de obras públicas portuarias habilitará directamente para la ocupación del dominio público en el que deba construirse la obra pública portuaria que constituya su objeto, siendo de aplicación lo dispuesto en esta ley a los efectos del régimen económico y de utilización del dominio público portuario estatal.

6. El contrato de concesión de obras públicas portuarias no habilita al contratista para prestar servicios portuarios básicos sobre la obra que constituye su objeto. La prestación de servicios portuarios básicos sobre esta infraestructura requerirá la obtención de la licencia correspondiente, de acuerdo con lo previsto en el título III de esta ley.

7. En los pliegos de condiciones de las concesiones de obras públicas portuarias que vayan a servir de soporte para la prestación de servicios portuarios básicos, deberá señalarse expresamente si se va a admitir la utilización de la misma por todos los titulares de licencias o por un único prestador. En el primer caso, se impondrá al adjudicatario la obligación de admitir la ocupación o utilización de la obra por los titulares de licencias de prestación de servicios portuarios básicos abiertos al uso general a cambio de la correspondiente retribución económica. En el segundo supuesto, cada licitador deberá señalar expresamente si, en caso de resultar adjudicatario, va a prestar por sí o a través de un tercero tales servicios. En cualquier caso, la Autoridad Portuaria deberá establecer las previsiones que garanticen que la prestación de los servicios portuarios básicos se hará respetando lo establecido en el título III de esta ley. Todo ello deberá estar contemplado en la documentación que apruebe la Autoridad Portuaria para la licitación, en la que constituye la oferta de cada licitador y, finalmente, en el propio contrato.

8. Las concesiones de obras públicas portuarias se otorgarán por el plazo que se acuerde en el pliego de cláusulas administrativas particulares, que no podrá exceder de 40 años.

Los plazos fijados en los pliegos de condiciones podrán ser prorrogados de forma expresa hasta el límite establecido en el párrafo anterior y reducidos de acuerdo con lo previsto en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

Los plazos fijados en los pliegos de condiciones podrán ser prorrogados potestativamente, más allá del límite establecido, hasta los 60 años, con el único y exclusivo objeto de restablecer el equilibrio económico del contrato o, excepcionalmente, para satisfacer los derechos de los acreedores en el caso en que los derechos de crédito del concesionario hayan sido objeto de titulación. En estos casos deberá emitir informe vinculante Puertos del Estado.

9. Puertos del Estado informará técnicamente los proyectos de obras portuarias que vayan a realizarse al amparo de un contrato de concesión de obras públicas portuarias.

10. A fin de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 35.5 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, previamente a la aprobación del proyecto correspondiente a un nuevo puerto comercial, por orden del Ministerio de Fomento se resolverá sobre la inclusión del futuro

puerto en el ámbito competencial de una Autoridad Portuaria ya existente o de una Autoridad Portuaria creada al efecto, que será quien adjudique el correspondiente contrato de concesión de obras públicas portuarias.

11. En materia de obras públicas portuarias habrá de estarse a lo dispuesto en esta ley y en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin perjuicio de que en todo aquello no previsto en ellas serán de aplicación, para el contrato de concesión de obras públicas portuarias, las prescripciones contenidas en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

Capítulo IX. Medios de ejecución.

Artículo 127. Ejecución forzosa.

La Autoridad Portuaria podrá proceder, previo apercibimiento, a la ejecución forzosa de los actos administrativos, salvo en los supuestos en que se suspenda la ejecución de los mismos, o cuando la Constitución o la ley exijan la intervención de los tribunales.

La ejecución forzosa de las resoluciones de las Autoridades Portuarias se regirá por lo establecido en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 128. Desahucio administrativo.

El desahucio administrativo de quienes ocupen de forma indebida y sin título bastante bienes del dominio público portuario se acordará previo requerimiento al usurpador para que cese en su actuación, con un plazo de 10 días para que pueda presentar alegaciones, y en caso de resistencia activa o pasiva a dicho requerimiento.

Los gastos que se causen serán a cuenta de los desahuciados. Corresponde al Consejo de Administración acordar el desahucio, pudiendo solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando sea necesario.

Capítulo X. Del medio ambiente y de la seguridad.

Artículo 129. Prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario.

1. Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo.

No tienen la consideración de vertidos las obras de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo para la modificación o ampliación de puertos.

2. Las instalaciones de manipulación y transporte de mercancías, las refinerías de petróleo, las factorías químicas y petroquímicas, las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles a buques, los astilleros e instalaciones de reparación naval, así como cualquier otra actividad comercial o industrial que se desarrolle en el dominio público portuario, deberán contar con medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental, marina, atmosférica y terrestre, de acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable y, en su caso, en los pliegos reguladores de los servicios portuarios básicos, en los pliegos de condiciones generales para la prestación de servicios comerciales y en las condiciones particulares fijadas por la Autoridad Portuaria en el contenido de las licencias o en las cláusulas de las autorizaciones y concesiones.

Dichas instalaciones deberán contar con un plan de contingencias por contaminación accidental, que será tenido en cuenta por la Autoridad Portuaria correspondiente para la elaboración del plan interior de contingencias del puerto, que será aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable. El plan interior de contingencias formará parte de las ordenanzas del puerto.

La disponibilidad de estos medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar la prestación de los servicios y el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en el apartado anterior.

3. Las Autoridades Portuarias colaborarán con las Administraciones competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación accidental en la zona de servicio de los puertos que gestionen.

4. Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, sin perjuicio de la autorización o concesión de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Autoridad Portuaria.

Artículo 130. Recepción de desechos y residuos procedentes de buques.

1. Los desechos generados por buques deberán descargarse a tierra, debiendo solicitar a tal efecto el servicio de recepción de desechos generados por buques regulado en el artículo 87 de esta ley.

2. Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval deberán disponer, en las cercanías de los terminales y muelles, de instalaciones para la recepción y tratamiento de residuos de la carga de los buques con destino a dichas instalaciones, las aguas de limpieza de bodegas, de lastre o de sentinas, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames.

La disponibilidad de estas instalaciones y medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en el apartado anterior, sin perjuicio de las autorizaciones que sean exigibles por otras Administraciones.

En el supuesto de buques que no tengan como destino alguna de las instalaciones referidas en el párrafo anterior, corresponderá a las empresas que efectúen las operaciones de carga o descarga del buque garantizar la recepción de residuos de carga procedentes del mismo, si los hubiere, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y maniobra, evitando y combatiendo, en su caso, los derrames accidentales.

Artículo 131. Obras de dragado.

1. Toda ejecución de obras de dragado o el vertido de los productos de dragado en el dominio público portuario, sobre la base del correspondiente proyecto, requerirá autorización de la Autoridad Portuaria.

Cuando las obras de dragado o el vertido de los productos de dragado puedan afectar a la seguridad de la navegación en la zona portuaria, particularmente en los canales de acceso y en las zonas de fondeo y maniobra, se exigirá informe previo y favorable de la Administración marítima.

2. Las obras de dragado que se ejecuten fuera del dominio público portuario para rellenos portuarios requerirá autorización de la correspondiente demarcación o servicio periférico de costas. Asimismo, el vertido fuera de las aguas de la zona de servicio del puerto de los productos de los dragados portuarios deberá ser autorizado por la Administración marítima, previo informe de la demarcación o servicio periférico de costas.

3. Los proyectos de dragado incluirán un estudio de la gestión de los productos de dragado, y en particular la localización de la zona o zonas de vertido y su tratamiento.

Respecto del dragado portuario, se incorporará al proyecto, cuando proceda, un estudio sobre la posible localización de restos arqueológicos que se someterán a informe de la Administración competente en materia de arqueología. Cuando el dragado se ejecute fuera de la zona I o interior de las aguas portuarias, se incluirá, además, un estudio de evaluación de sus efectos sobre la dinámica litoral y la biosfera marina, que se someterá a informe de las Administraciones competentes en materia de pesca y medio ambiente con carácter previo a su autorización.

Con relación a los vertidos procedentes de las obras de dragado deberán efectuarse los estudios o análisis necesarios que permitan valorar los efectos de la actuación sobre la sedimentología litoral y la biosfera submarina, así como, en su caso, la capacidad contaminante de los vertidos, y se someterá a informe de las Administraciones competentes en materia de medio ambiente y de pesca.

La Autoridad Portuaria remitirá a la Administración marítima y a la comunidad autónoma correspondiente los datos de las cantidades vertidas del material de dragado, la localización de la zona o zonas de vertido y, cuando exista riesgo de que el posible desplazamiento del

material afecte a la navegación marítima, se remitirá a aquélla los resultados del seguimiento de la evolución de dicho material vertido.

Cuando el proyecto de dragado se someta, independientemente o junto a otros proyectos, al procedimiento previsto en la legislación sobre evaluación de impacto ambiental, deberán incluirse los estudios mencionados y solicitarse asimismo los informes de la Administración marítima y de las Administraciones competentes en materia de medio ambiente, pesca y arqueología en el curso de dicho procedimiento.

Artículo 132. Planes de emergencia y seguridad.

1. La Autoridad Portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, así como el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y de la normativa que afecte a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto.

2. De acuerdo con lo previsto en la legislación vigente sobre prevención y control de emergencias, cada Autoridad Portuaria elaborará un plan de emergencia interior para cada puerto que gestiona, el cual, una vez aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable, formará parte de las ordenanzas portuarias.

3. Cada Autoridad Portuaria elaborará, previo informe favorable del Ministerio del Interior y del órgano autonómico con competencias en materia de seguridad pública sobre aquellos aspectos que sean de su competencia, un plan para la protección de buques, pasajeros y mercancías en las áreas portuarias contra actos antisociales y terroristas que, una vez aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable, formará parte de las ordenanzas portuarias.

DISPOSICIONES ADICIONALES.

Disposición adicional primera. Rentabilidad del sistema portuario.

El objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario, a que se refiere el artículo 16.a) de esta ley, se establece inicialmente en el tres por ciento.

Disposición adicional segunda. Modificación del anexo I.

Por orden del Ministro de Fomento se podrán modificar los grupos y la asignación de las mercancías que figuran en cada uno de éstos.

Disposición adicional tercera. Publicidad de los concursos.

Las convocatorias de los concursos para el otorgamiento de concesiones y licencias de prestación de servicios portuarios básicos previstas en esta ley y su adjudicación, se publicarán, cuando fuera exigible, en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas».

Disposición adicional cuarta. Jornada laboral de los trabajadores en los servicios técnico-náuticos.

Se considerarán aplicables a los servicios técnico-náuticos por lo que se refiere a los trabajadores que intervengan en ellos, y en especial a efectos del régimen de jornada de trabajo, las reglas que, en cuanto a prolongación de trabajo efectivo con tiempo de permanencia o disponibilidad se contienen en la sección IV del capítulo II del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre.

Corresponde a la Administración marítima determinar los tiempos máximos de trabajo efectivo de los prácticos y sus períodos mínimos de descanso, por razones de seguridad marítima.

Disposición adicional quinta. Profesionalización de los trabajadores de los servicios portuarios básicos.

1. Con el objeto de garantizar la profesionalidad y adecuada cualificación del personal que intervenga en la realización de los servicios portuarios básicos, por el Gobierno, previa consulta a las comunidades autónomas, se creará la correspondiente titulación en los programas de estudio de formación profesional, estableciéndose en su caso especialidades para los distintos servicios portuarios, sin perjuicio de las cualificaciones profesionales exigidas por la Administración marítima para el personal embarcado.

2. Para poder realizar las tareas directamente relacionadas con las operaciones comprendidas en los servicios portuarios básicos de amarre y desamarre y carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo, los trabajadores de las empresas prestadoras de los citados servicios deberán contar con alguna de las titulaciones que a continuación se relacionan y superar las pruebas de aptitud mencionadas en el apartado 5 de esta disposición.

a) La titulación específica a que se refiere el apartado 1 de esta disposición.

b) Alguna de las titulaciones de formación profesional de grado medio o superiores que sean declaradas equivalentes a las mencionadas en el párrafo a) por orden ministerial de Fomento, que será dictada, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley, previa audiencia de las organizaciones sindicales y empresariales más representativas y representativas del sector y oído el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes.

3. No será exigible el requisito de la titulación ni la realización de las pruebas de aptitud a que se refiere el apartado 5 de la presente disposición exclusivamente para las tareas correspondientes a la actividad profesional que vinieran realizando a la entrada en vigor de esta ley, en las operaciones comprendidas en los servicios portuarios básicos de amarre y desamarre y carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo, a los trabajadores de empresas prestadoras de los citados servicios que cumplan los requisitos y condiciones siguientes:

a) Los estibadores portuarios de las sociedades estatales de estiba y desestiba, así como los que tengan suspendida la relación laboral especial y presten servicios en régimen de relación laboral común en empresas titulares de concesiones para la gestión del servicio público de estiba y desestiba.

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

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

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

e) Los que presten el servicio de amarre y desamarre de buques en empresas amparadas por el correspondiente contrato con la Autoridad Portuaria.

4. No les será exigible el requisito de la titulación, si bien deberán superar la prueba de aptitud a que se refiere el apartado 5 de esta disposición, los trabajadores que acrediten la realización de más de 100 jornadas de trabajo en el último año natural anterior a la constitución de las agrupaciones portuarias de interés económico, al amparo del artículo 12 del Real Decreto Ley 2/1986.

5. Puertos del Estado aprobará, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, previa audiencia de las organizaciones empresariales y sindicales representativas en el sector y de ámbito nacional, la regulación del contenido mínimo de las pruebas de aptitud que deberán realizar las agrupaciones portuarias de interés económico y las empresas del apartado 1 de la disposición adicional séptima que acrediten la idoneidad necesaria de los trabajadores para su contratación por los referidos empleadores.

Disposición adicional sexta. Transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba en agrupaciones portuarias de interés económico.

1. En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta ley se procederá a la transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba constituidas de conformidad con el Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques, en las agrupaciones portuarias de interés económico que se regulan en la presente disposición:

1. Normativa aplicable. Se crean las agrupaciones portuarias de interés económico, que tendrán personalidad jurídica, carácter mercantil y se regirán por lo dispuesto en esta ley y supletoriamente por la Ley 12/1991, de 29 de abril, de Agrupaciones de Interés Económico.

2. Finalidad. La finalidad de la agrupación portuaria de interés económico es facilitar el desarrollo y mejorar los resultados de la actividad de sus socios, como consecuencia de la irregularidad de la demanda de mano de obra necesaria para la realización de las actividades incluidas en el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.

3. Objeto. La agrupación portuaria de interés económico tendrá por objeto poner a disposición de sus socios los trabajadores que desarrollen las actividades que integran el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías que no puedan realizarse con personal propio de la plantilla de aquéllos de conformidad con el título IV del Real Decreto Ley 2/1986. Asimismo, la agrupación portuaria de interés económico podrá poner a disposición trabajadores para desarrollar actividades complementarias de los servicios básicos a los que se refiere el artículo 85.1.1.4 de la ley a los socios que, debidamente autorizados, las realicen. Igualmente será objeto de estas agrupaciones la formación continua de los trabajadores que garantice la profesionalidad en el desarrollo de las tareas portuarias a sus trabajadores, a cuyo efecto los socios vendrán obligados a colaborar con la agrupación facilitando los medios que sean necesarios.

4. Responsabilidad de los socios. Los socios de la agrupación portuaria de interés económico responderán por las deudas de ésta, personal y mancomunadamente entre sí, en proporción a su participación en el capital social.

La responsabilidad de los socios es subsidiaria de la de la agrupación portuaria de interés económico.

5. Denominación. La denominación de cada agrupación será necesariamente «Sociedad de Estiba y Desestiba» del puerto de interés general en el que ejerzan su actividad, y deberá figurar la expresión «Agrupación Portuaria de Interés Económico», o las siglas APIE, que serán exclusivas de esta clase de sociedades.

6. Participación en el capital social. La participación inicial de cada uno de los socios en el capital social de la agrupación será la misma que la que le correspondía en la sociedad estatal de la que formaba parte. A cambio de las acciones que desaparezcan, a los antiguos accionistas se les asignará una participación igual al porcentaje que el socio tenía en el capital social de la sociedad estatal.

Producida la separación de la Autoridad Portuaria o de los socios que no tengan obligación de pertenecer a la agrupación, se reajustarán automáticamente las participaciones inicialmente señaladas, en base al nuevo capital social de la agrupación resultante tras la separación.

El nivel de participación inicialmente establecido se revisará por la asamblea de socios, de conformidad con los criterios que se determinarán en la escritura de transformación, que deberán respetar los principios de objetividad y no discriminación, en los plazos y términos que se determinen en la misma. Entre dichos criterios, que deberán tener relación directa con la participación de cada socio en el capital social de la agrupación, se tendrán en cuenta los siguientes:

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

Deberá ponderarse especialmente el criterio de grado de utilización de la plantilla.

Asimismo, el nivel de participación se revisará cuando se produzcan cambios en la composición de la agrupación por ingreso o separación de algún socio.

En el caso de incorporación de nuevos socios, dichos criterios se entenderán referidos a las estimaciones o compromisos del nuevo socio derivados de la licencia administrativa para el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.

7. Financiación. El importe total de las cuotas a abonar por los socios deberá ser suficiente para mantener el equilibrio económico de la agrupación.

Los costes de estructura de la agrupación se financiarán por los socios en los términos que señale la escritura de transformación de la misma, y lo serán, en todo caso, al menos en un 50 por ciento de acuerdo con el grado de participación de cada socio en el capital social. El resto se financiará en función de la utilización del personal de la plantilla de la agrupación.

Los costes salariales y no salariales de los trabajadores portuarios de la plantilla de la agrupación serán cubiertos exclusivamente con los ingresos procedentes de la facturación a los socios por la utilización de los servicios de dicho personal.

En el caso de que alguno de los socios no hiciera frente al pago de las cuotas a que venga obligado conforme al apartado anterior en el plazo señalado al efecto por el órgano de administración de la agrupación, éste podrá:

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

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

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

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

La asamblea de socios adoptará los acuerdos por unanimidad de todos los socios en aquellas cuestiones a las que se refiere el artículo 10, párrafo 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 cinco por ciento del capital social, debiendo proceder, en el plazo de 20 días a contar desde la adopción de tal medida, a la impugnación del acuerdo suspendido, con expresa solicitud de ratificación de la medida cautelar adoptada. Si no se procediera a la impugnación del acuerdo en el plazo señalado, el acuerdo de suspensión quedará sin efecto.

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

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

11. Obligaciones de información. Las agrupaciones deberán aportar a la Autoridad Portuaria la información que precisen para el cumplimiento de sus fines y les sea requerida al efecto y,

en particular, las interesadas por el Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios básicos.

12. Ingreso de nuevos socios. La obtención de la correspondiente licencia de prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, salvo cuando la licencia tenga como objeto únicamente alguna de las actividades enumeradas en el apartado 1 de la disposición adicional séptima, obligará al titular de la misma a incorporarse como nuevo socio a la agrupación, y a los socios ya incorporados, a que procedan a realizar, a favor de aquél, la enajenación de la participación que corresponda.

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

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

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

14. Separación de socio. No podrá separarse de la agrupación ningún socio en tanto sea titular de una licencia de prestación o de integración del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, salvo cuando la licencia tenga como objeto únicamente alguna de las actividades enumeradas en el apartado 1 de la disposición adicional séptima, de modo que no tenga obligación legal de formar parte de la agrupación.

15. Pérdida de la condición de socio. La extinción de la licencia de prestación o de integración del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, por cualquiera de los motivos legalmente establecidos, será causa de pérdida de la condición de socio.

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

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

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

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

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

IV. Si en el plazo de dos años desde la transformación de la sociedad estatal en agrupación portuaria el empresario diese lugar a la extinción del contrato de trabajo del personal no estibador portuario que viniera prestando servicios con una antigüedad mínima de un año en la mencionada sociedad estatal a la entrada en vigor de esta ley, el trabajador afectado tendrá derecho a percibir la indemnización legal que le corresponda o, a su opción, ingresar como personal laboral en la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito operase la sociedad estatal, en las condiciones existentes en la Autoridad Portuaria, que deberán ser acordes con su cualificación profesional y con el reconocimiento de la antigüedad que tenga acreditada. El trabajador no podrá ejercitar este derecho de opción cuando la causa de la extinción unilateral del contrato de trabajo fuese el despido disciplinario declarado procedente o la extinción del contrato por causas objetivas previstas en los párrafos a), b) o d) del artículo 52 del Estatuto de los Trabajadores.

Disposición adicional séptima. Régimen laboral aplicable al personal que realice las actividades que constituyen el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías.

1. El régimen laboral aplicable a los estibadores portuarios de las agrupaciones portuarias de interés económico que realice las actividades que constituyen el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías será el establecido en los títulos IV y V del Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio de estiba y desestiba de buques y normativa que lo desarrolla, en lo que no se oponga a las disposiciones de esta ley.

No obstante lo anterior, no será de aplicación el régimen previsto en dicha norma a las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías siguientes:

a) Las que se realicen en instalaciones portuarias otorgadas en régimen de concesión al titular de una planta de transformación o instalación industrial o a una empresa de su mismo grupo empresarial, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías directa y exclusivamente vinculadas con la referida planta o instalación de procesamiento industrial y esté expresamente identificada en el título concesional. Las mencionadas terminales habrán de disponer de atraque otorgado en concesión o autorización, y la planta o instalación estar ubicada en el interior de la zona de servicio del puerto, o bien conectada con los espacios concesionados mediante instalaciones de transporte fijas, específicas y exclusivas, esto es, tubería, cinta o infraestructuras ferroviarias de utilización exclusiva de origen a destino. El concesionario deberá atender la totalidad de sus actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo con trabajadores que cumplan los requisitos exigidos por la disposición adicional quinta.

b) Las que se realicen en régimen de autoprestación.

2. En las licencias se determinará el número mínimo de trabajadores que deben ser contratados por las empresas prestadoras, en función de la regularidad de la actividad de la empresa en el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, de acuerdo con los criterios establecidos en el pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio.

En todo caso, el número de trabajadores contratados en relación laboral común deberá cubrir, al menos, una cuarta parte de la actividad total de la empresa en este servicio, incluso en las terminales dedicadas, con la excepción de las reguladas en el apartado 1 de esta disposición. La Autoridad Portuaria podrá incluir en la licencia la excepción total o parcial de este requisito para aquellas empresas que operen tráficos que en su mayoría sean muy irregulares o estacionales.

3. Las referencias a las sociedades estatales de estiba y desestiba contenidas en el Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio de estiba y desestiba de buques, en el Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 371/1987, de 13 de marzo y en el Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, se entenderán hechas a las agrupaciones portuarias de interés económico.

Disposición adicional octava. Suspensión de las normas que regulan el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga, trasbordo para la pesca congelada.

El Real Decreto 2541/1994, de 25 de diciembre, por el que se suspende temporalmente la aplicación del Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques, a las labores y actividades de carga, descarga, estiba, desestiba y trasbordo de pesca fresca, congelada y de bacalao, mantendrá su vigencia y efectos con carácter indefinido en cuanto a la pesca congelada hasta que el Gobierno considere pertinente levantar su suspensión cuando la situación económica del sector pesquero lo permita.

Disposición adicional novena. Aprobación de pliegos reguladores y prescripciones particulares de los servicios.

En el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley deberán aprobarse los pliegos reguladores y las prescripciones particulares de los servicios.

Hasta la aprobación del correspondiente pliego regulador y prescripciones particulares del servicio no podrán otorgarse nuevas licencias, sin perjuicio de lo establecido en la disposición transitoria séptima de esta ley.

Disposición adicional décima. Garantías de prestación de los servicios portuarios esenciales.

Los servicios esenciales definidos en el Real Decreto 58/1994, de 21 de enero, deberán ser mantenidos con independencia de que sean prestados por la Autoridad Portuaria o por empresas titulares de las correspondientes licencias.

Disposición adicional undécima. Zona geográfica de prestación del servicio de señalización marítima.

En tanto no se proceda a una nueva delimitación, la zona geográfica en la que cada Autoridad Portuaria prestará el servicio de señalización marítima regulado en el artículo 91 de esta ley, será la asignada a cada una de ellas por la Orden ministerial de 28 de abril de 1994.

Disposición adicional duodécima. Reglamento de Explotación y Policía.

Las menciones que en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se hacen al Reglamento de Servicio y Policía de los puertos se entenderán hechas al Reglamento de Explotación y Policía de los puertos.

Disposición adicional decimotercera. Servicio de Policía Portuaria.

1. Las funciones de policía especial, enunciadas en el artículo 4.1 de la Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, atribuidas a la Autoridad Portuaria por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, corresponden a su Consejo de Administración.

2. Dichas funciones serán ejercidas, en la forma que determine el Reglamento de Explotación y Policía, por los celadores-guardamuelles y demás personal de la Autoridad Portuaria, debidamente cualificado y adscrito al Servicio de Policía, a cuyo efecto tendrán la consideración de agentes de la autoridad de la Administración Portuaria en el ejercicio de las potestades de policía portuaria recogidas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin perjuicio de la obligación de colaborar siempre que sea preciso con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Disposición adicional decimocuarta. Autoprestación de servicios portuarios básicos por buques de Estado y buques y aeronaves afectados al servicio de la Defensa Nacional.

Los buques de Estado y los buques y aeronaves afectados al servicio de la Defensa Nacional podrán optar por el régimen de autoprestación de los servicios portuarios básicos en los que así lo permita esta ley. En este caso, no estarán sometidos a la previa autorización de la Autoridad Portuaria ni al pago de la compensación económica regulada en el artículo 75 de esta ley. Sin perjuicio de lo anterior, a fin de garantizar la seguridad, deberán cumplir la normativa aprobada por la Administración marítima y Puertos del Estado en la materia, y habrán de comunicar a la Autoridad Portuaria correspondiente la opción por el régimen de autoprestación.

Disposición adicional decimoquinta. Adscripción de las Autoridades Portuarias.

Las Autoridades Portuarias dependen del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado.

Disposición adicional decimosexta. Limitaciones de la propiedad de los terrenos contiguos a la ribera del mar.

Las limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre previstas en el título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, serán de aplicación a los terrenos colindantes con el dominio público portuario que conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la referida ley.

Disposición adicional decimoséptima. Prelación de créditos en los casos de venta judicial de buques.

En los casos de venta judicial de un buque para pago de acreedores en los que fuera parte la Autoridad Portuaria, las tasas devengadas por utilización especial de las instalaciones portuarias tendrán la consideración de créditos a favor de la Hacienda Pública de los previstos en el artículo 580.1ª del Código de Comercio, siempre que se justifiquen por certificación expedida por el Director de la Autoridad Portuaria. Los créditos por tarifas devengadas por servicios comerciales prestados al buque tendrán la prelación que resulta del artículo 580.3º del Código de Comercio.

Disposición adicional decimoctava. Buques abandonados.

1. Corresponde al Estado la propiedad de los buques abandonados en la zona de servicio del puerto.

2. Se considerarán abandonados aquellos buques que permanezcan durante más de seis meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las correspondientes tasas o tarifas, y así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

La declaración de abandono exigirá la tramitación del correspondiente procedimiento, en el que se acreditarán las circunstancias expresadas y en el que se dará audiencia al propietario en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. Declarado el abandono del buque por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, ésta procederá a su venta en pública subasta, e ingresará el producto de la enajenación en el Tesoro Público, previa detracción de los créditos devengados a su favor por las correspondientes tasas y tarifas portuarias, así como los gastos del procedimiento.

Cuando la venta regulada en el párrafo anterior tenga por objeto buques no comunitarios, se observarán, además, las siguientes reglas:

a) Dicha venta tendrá la consideración de despacho a consumo de las mercancías y, por tanto, incluirá todos los trámites previstos para la importación de las mismas.

b) Al precio de venta se añadirán los derechos de aduana y demás tributos devengados con ocasión de la importación. A los efectos de su contratación y de la contabilización de los recursos propios comunitarios, dicha enajenación deberá comunicarse a la correspondiente Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria.

Disposición adicional decimonovena. Régimen de protección del personal del servicio de practicaje.

1. Los prácticos y restante personal embarcado adscrito al servicio de practicaje se integrarán en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, siéndoles de aplicación el correspondiente coeficiente reductor de la edad de jubilación, independientemente de si realizan su trabajo por cuenta ajena o como trabajadores autónomos.

Esta integración tendrá efectos desde la fecha de inicio de la actividad en el servicio de practicaje.

2. La edad de jubilación de los prácticos de puerto se fija con carácter general en los 65 años de edad, siempre que se superen los reconocimientos médicos reglamentarios establecidos. No obstante, podrá prorrogarse hasta los setenta años previa petición del interesado a la Autoridad marítima, que resolverá previo informe de la Autoridad Portuaria, debiendo

establecerse al respecto un sistema de reconocimientos médicos específico y de frecuencia inferior al año.

Disposición adicional vigésima. Régimen económico y de prestación de servicios en los puertos insulares de interés general en cuanto al tráfico interinsular.

Con el fin de contribuir a la integración de los mercados de los archipiélagos balear y canario y a la cohesión territorial de los mismos, en el plazo de seis meses desde la publicación de esta ley y previo informe de las respectivas comunidades autónomas en las materias de su competencia, se aprobará reglamentariamente el régimen económico específico y de prestación de servicios en los puertos insulares de interés general en lo que respecta al tráfico marítimo interinsular en cada archipiélago.

Dicha normativa determinará, con arreglo a esta ley, las medidas oportunas que favorezcan la reducción de costes y la fluidez en este tipo de tráfico. En especial, se deberán alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos:

a) Simplificación y, cuando proceda, eliminación de los trámites administrativos en los puertos insulares de interés general.

b) Establecimiento de infraestructuras portuarias dedicadas específicamente a la navegación interinsular.

c) Aplicación de bonificaciones adicionales de hasta el 100 por ciento a las previstas en la ley por razón de las circunstancias de alejamiento y de insularidad sobre las tasas que gravan el pasaje y las mercancías cuando se trate de tráfico marítimo interinsular, con cargo a las reducciones contempladas en los artículos 10 y 13 en los porcentajes de aportación de las Autoridades Portuarias situadas en las regiones insulares a Puertos del Estado y al Fondo de Compensación Interportuario.

Los parámetros o elementos de cuantificación de esta bonificación adicional serán la clase de mercancía, el tipo de tráfico, en especial los destinados al transporte de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje y al abastecimiento de las islas, así como los que sean especialmente sensibles para la economía regional, y la utilización de infraestructuras portuarias dedicadas específicamente a la navegación interinsular.

d) Coordinación, conforme a lo dispuesto en el artículo 36, apartado 5, de esta ley, con las autoridades autonómicas en los procesos de planificación de los puertos de interés general.

e) Reducción de costes en la prestación de servicios portuarios.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

Disposición transitoria primera. Adaptación del canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario en concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley.

1. En las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley deberá adaptarse el canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario a la regulación contenida en el artículo 19 de esta ley para la tasa por ocupación del dominio público portuario. La cuantía de esta tasa se establecerá por aplicación del tipo de gravamen anual establecido en el artículo 19.4 que le corresponda, con el límite del tipo de gravamen anual del seis por ciento, a la última valoración aprobada con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley. Si esta valoración es anterior a la entrada en vigor de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, la cuantía de la misma será, además, actualizada conforme a la variación del índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) entre el mes de octubre inmediatamente posterior a la fecha de aprobación de la valoración y el mes de octubre de 2003. En cualquier caso, la cuantía de la tasa no será inferior al 0,8 del canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario que se estuviese abonando en el año 2003, cuando se trata de áreas destinadas a usos portuarios relacionados con el intercambio entre modos de transporte, a los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas; en el resto de las áreas, la tasa no será inferior al canon por ocupación y aprovechamiento del dominio público portuario correspondiente al año 2003. El límite de aplicación del tipo del seis por ciento, a que se refiere este apartado, tendrá validez en tanto no se produzca una modificación sustancial de las condiciones de concesión.

2. En aquellas concesiones o autorizaciones en las que como consecuencia de la aplicación de la tasa de servicios generales asociada a la tasa por ocupación del dominio público portuario resulte una cuantía a abonar a la Autoridad Portuaria superior en un 10 por ciento a la que venían abonando en concepto de canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario, la Autoridad Portuaria efectuará una aplicación escalonada lineal del incremento durante un plazo de cinco años.

3. Las concesiones y autorizaciones que tuvieran reconocida con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley una exención del pago del canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario, deberán adaptarse igualmente al régimen previsto en esta ley, no pudiendo reconocerse más exenciones que las previstas en el artículo 17.1 de la misma. La Autoridad Portuaria efectuará una aplicación escalonada lineal de la cuantía de la tasa por ocupación del dominio público portuario durante un plazo de cinco años.

4. En las concesiones y autorizaciones que se hubieran otorgado por concurso, en las que el concesionario hubiera ofertado una mejora del canon, el eventual incremento del importe legal del tributo resultante de la adaptación del canon a la tasa cuando exista modificación sustancial de la concesión, quedará absorbido en la cuantía correspondiente a la mejora ofertada, sin perjuicio de que cuando el incremento por la adaptación del canon de la tasa excediese del importe de la mejora, tal exceso incrementará el importe legal de la tasa.

5. La adaptación prevista en esta disposición se entenderá sin perjuicio de las actualizaciones previstas en el título de otorgamiento y, en su caso, de las revisiones del valor de los terrenos conforme a lo dispuesto en esta ley.

Disposición transitoria segunda. Valoraciones de la zona de servicio de los puertos y de los terrenos afectados a la señalización marítima.

1. Hasta que se proceda a la aprobación de una nueva valoración de los terrenos y de las aguas de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a la señalización marítima, serán de aplicación las valoraciones de terrenos y lámina de agua aprobadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley.

2. No obstante, el límite del 20 por ciento a que hace referencia el apartado 6 del artículo 19 de esta ley, sólo será de aplicación respecto de aquellas concesiones en las que la cuantía del canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario, o de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario, haya sido calculada de acuerdo a valoraciones de terrenos aprobadas con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición transitoria tercera. Aplicación de las tasas por utilización especial de instalaciones portuarias a las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley.

1. A partir de la entrada en vigor de esta ley, el tráfico portuario que utilice instalaciones en régimen de concesión administrativa estará sujeto al pago a la Autoridad Portuaria de las tasas por utilización especial de instalaciones portuarias reguladas en esta ley.

2. Los concesionarios de instalaciones portuarias podrán optar, en el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, entre la aplicación de la cuota de las tasas por utilización especial de instalaciones portuarias correspondiente a instalaciones en régimen de concesión, renunciando a las bonificaciones previstas en su título concesional, o la aplicación de las cuotas tributarias previstas en esta ley para instalaciones no concesionadas con las bonificaciones previstas en su título concesional, sin que en este último caso sea posible que la Autoridad Portuaria aplique las bonificaciones previstas en el artículo 27 dirigidas a potenciar la captación y consolidación de tráficos en el puerto.

En el supuesto de que en dicho plazo no se haya comunicado a la Autoridad Portuaria la opción elegida, se entenderá que se opta por la aplicación de las cuotas previstas en esta ley para instalaciones en régimen de concesión con renuncia a las bonificaciones previstas en el título concesional.

Disposición transitoria cuarta. Aplicación de coeficientes reductores en la tasa del buque.

Las empresas navieras que a la entrada en vigor de esta ley estuviesen prestando un servicio a un determinado tipo de tráfico con buques que sean beneficiarios de las reducciones por número de escalas correspondientes a un mismo buque, previstas en el artículo 21.A.e.1 de la Orden del Ministerio de Fomento de 30 de julio de 1998, por la que se establece el régimen de tarifas por servicios portuarios prestados por las Autoridades Portuarias, podrán, aun cuando continúen prestando ese servicio con varios buques, considerar transitoriamente un contador de número de escalas diferentes para cada buque, al que les serán de aplicación los coeficientes establecidos en el artículo 21.6 de esta ley, en cuyo caso les serán de aplicación también, desde la escala número trece, los siguientes coeficientes reductores en los cinco primeros años a partir de la entrada en vigor de esta ley:

Primero: 0,65; segundo: 0,72; tercero: 0,80; cuarto: 0,88; quinto: 0,95.

Las empresas navieras que a la entrada en vigor de esta ley estuviesen prestando con sus buques un servicio a un determinado tipo de tráfico, realizando navegación de cabotaje entre puertos peninsulares, o bien entre puertos de Estados miembros de la Unión Europea (cabotaje europeo), beneficiándose de la reducción por tipo de navegación prevista en el artículo 21.A.d) de la Orden del Ministerio de Fomento de 30 de julio de 1998, por la que se establece el régimen de tarifas por servicios portuarios prestados por las Autoridades Portuarias, y no se beneficien de alguna de las bonificaciones contempladas en el artículo 27.2.a).a.2 y 27.4.a) de esta ley, les serán de aplicación los siguientes coeficientes reductores en los cinco primeros años a partir de la entrada en vigor de esta ley: Primero: 0,70; segundo: 0,75; tercero: 0,80; cuarto: 0,88; quinto: 0,95.

Disposición transitoria quinta. Adaptación del canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales.

1. En las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley deberá adaptarse el canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales a la regulación contenida en el artículo 28 de esta ley para la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

Si el canon vigente se ajusta a los criterios contenidos en el artículo 28.5.A) de la ley, la cuantía de la nueva tasa será la resultante de dividir su valor a la fecha de entrada en vigor de la ley por el coeficiente 1.2. En el caso de que no se ajuste a los criterios mencionados, se calculará la cuantía de la correspondiente tasa, de acuerdo con dichos criterios, de tal forma que la cuantía anual resultante sea equivalente a la cuantía que vinieran abonando a la entrada en vigor de la ley dividida por 1.2. En ambos casos, sea cual fuere la cuantía del canon existente a la entrada en vigor de la ley, la nueva tasa deberá cumplir los límites establecidos en el artículo 28.5.B., debiendo ser, en su caso, incrementada hasta el límite mínimo o reducida hasta el límite máximo.

2. En las concesiones con instalación de atraque en concesión que estuviesen en vigor a la promulgación de la ley, la cuota de la tasa se calculará con arreglo al criterio de máxima equivalencia, dentro de los límites previstos en el artículo 28.5.B, entre la cuantía anual que venía abonando el concesionario por los conceptos de canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales y la tarifa T-3: mercancías conforme a su título concesional, y lo que abonaría por la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios y la tasa a la mercancía, teniendo en cuenta lo previsto en la disposición transitoria tercera, incrementadas en el correspondiente valor de la tasa por servicios generales. En estos supuestos no será de aplicación lo previsto en el apartado 1 de esta disposición.

A los efectos previstos en este apartado, se tendrán en cuenta, cuando sea posible, los tráficos de la concesión de los dos últimos años, y no se considerarán las bonificaciones comerciales otorgadas, si las hubiere.

3. En aquellas concesiones o autorizaciones en las que, como consecuencia de esta adaptación, resulte una cuantía a abonar a la Autoridad Portuaria, por los conceptos de tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios y de tasa de servicios generales asociada a aquélla, superior en un 10 por ciento a la que venían abonando en concepto de canon por prestación de servicios al

público y el desarrollo de actividades comerciales, la Autoridad Portuaria efectuará una aplicación escalonada lineal del incremento durante un plazo de cinco años en el exceso de incremento superior al 10 por ciento. Este escalonamiento no será de aplicación en aquellos casos en que la tasa de aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios, se haya determinado aplicando el criterio de máxima equivalencia previsto en el apartado 2.

Disposición transitoria sexta. Tasa por servicios generales.

Hasta que por el Ministro de Fomento se aprueben los porcentajes a que se refiere el apartado 5 del artículo 29, la tasa por servicios generales se fija para todas las Autoridades Portuarias en el 20 por ciento y se aplicará en el mismo ejercicio de la entrada en vigor de esta ley y en el siguiente. El valor aplicable al tercer ejercicio se obtendrá como media del valor real del cociente correspondiente al primer ejercicio y el 20 por ciento.

Disposición transitoria séptima. Contratos de gestión indirecta de servicios portuarios.

1. Las empresas que a la entrada en vigor de esta Ley sean titulares de contratos de gestión indirecta de servicios portuarios celebrados al amparo del artículo 67 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante accederán directamente a la licencia de prestación del servicio portuario básico o autorización de actividad correspondiente.

2. Las empresas que a la entrada en vigor de esta ley fuesen titulares de un contrato para la gestión del servicio público de estiba y desestiba de buques, accederán directamente a las licencias de prestación de los servicios portuarios básicos de manipulación y transporte de mercancías que les corresponda y, en su caso, las autorizaciones de actividad que procedan, en función de las actividades que vinieran prestando de acuerdo con el contenido del contrato.

3. En los supuestos previstos en los dos apartados anteriores, los titulares de las licencias podrán optar entre adecuarse al nuevo pliego regulador y prescripciones particulares del servicio o mantener las condiciones contenidas en el contrato de gestión indirecta del servicio. Dicha opción deberá ejercerse en el plazo máximo de seis meses desde la aprobación de las prescripciones particulares del servicio.

En el caso de que opte por la no adaptación, el plazo de la licencia será el que reste del establecido en el contrato. Si se adapta al nuevo pliego regulador y prescripciones técnicas particulares, el plazo será el que se establezca en las mismas.

Se deberá aplicar la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios, adaptando, cuando proceda, el canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales, de acuerdo con lo previsto en la disposición transitoria quinta de esta ley.

En el caso de que no se formule manifestación alguna por el titular de la licencia, se entenderá que éste opta por el mantenimiento de las condiciones del contrato.

4. En el caso de que el número de prestadores del servicio se encuentre limitado o se limite de acuerdo con lo previsto en el artículo 64.5 y 6 de esta ley, el titular de un contrato de gestión accederá directamente a la obtención de una de las licencias de prestación del servicio durante el tiempo que reste de su contrato, que no podrá exceder del establecido en el artículo 66.1 según el servicio de que se trate, pudiendo optar entre adecuarse al nuevo pliego regulador y a las prescripciones particulares del servicio o mantener las condiciones contenidas en el contrato de gestión indirecta del servicio.

Disposición transitoria octava. Servicio de practicaje.

Las corporaciones de prácticos o entidades que las hayan sustituido según lo establecido en la disposición transitoria segunda de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, tendrán derecho a obtener la licencia de prestación del servicio mientras existan prácticos en las condiciones previstas en el apartado 1 de la referida disposición transitoria segunda, siempre que cumplan los requisitos y condiciones establecidos en el correspondiente pliego regulador y prescripciones particulares del servicio de practicaje.

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

Los titulares de licencias para la prestación del servicio portuario de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, que deban integrarse en las agrupaciones portuarias de interés económico, de conformidad con lo previsto en el artículo 85.6 de esta ley, y que hayan obtenido la licencia con anterioridad a la transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba de buques en las agrupaciones portuarias de interés económico a que se refiere la disposición adicional sexta de la ley, se integrarán en la sociedad estatal del puerto correspondiente, sin perjuicio de la posterior transformación de la misma.

Disposición transitoria décima. Actividades de pesca fresca, congelada y bacalao.

1. Los trabajadores procedentes de las sociedades estatales de estiba y desestiba que, habiendo pasado a prestar servicios en régimen laboral común en empresas dedicadas a la actividad suspendida de la aplicación del servicio público de estiba y desestiba en virtud del Real Decreto 2541/1994, de 16 de octubre, sean estas socias o no de la agrupación portuaria de Interés Económico, y vean extinguidos sus contratos por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción, o despido disciplinario improcedente o nulo tendrán derecho, salvo si hubieren percibido la indemnización legalmente establecida, al restablecimiento de la relación laboral especial suspendida con la agrupación.

2. Las Autoridades Portuarias que a la entrada en vigor de esta ley hubieran acordado aplicar hasta el 50 por ciento del importe de la recaudación obtenida por la anterior tarifa T-4: «pesca fresca» al objeto de impulsar e incentivar la aplicación del Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre, podrán continuar aplicando los acuerdos adoptados al efecto, mientras no se superen las fechas límite fijadas en los mismos ni la del 1 de noviembre del 2004.

Las compensaciones económicas establecidas por las Autoridades Portuarias al amparo del artículo 2 del Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre, tendrán, en relación con la pesca fresca y el bacalao verde, la vigencia prevista en la correspondiente resolución, sin que puedan extenderse más allá del 1 de noviembre de 2004.

Disposición transitoria undécima. Enajenación de participación de las Autoridades Portuarias en sociedades.

Las Autoridades Portuarias que posean participaciones en el capital de sociedades cuyo objeto social no se ajuste a lo previsto en el artículo 50.1 de esta ley, deberán acordar, en el plan de empresa inmediato a la entrada en vigor de esta ley, el programa de enajenación de dichas participaciones.

Disposición transitoria duodécima.

Las empresas titulares de concesiones de dominio público exentas del servicio público de estiba y desestiba al amparo del artículo 2.g) del Real Decreto Ley 2/1986 quedarán excluidas de la obligación de participar en las agrupaciones portuarias de interés económico hasta el término del período concesional, sin perjuicio de lo que se establece en la disposición adicional quinta respecto de la titulación y habilitación de su personal.

Disposición transitoria decimotercera.

A los efectos del cálculo de la rentabilidad de la explotación anual establecida en el artículo 26 de esta ley, el criterio previsto en dicha disposición se aplicará a aquellos bienes que se hubieran incorporado al inmovilizado fijo dentro de los cinco años anteriores a la entrada en vigor de esta ley, en caso de terrenos, y de 10 años cuando se trate de una infraestructura portuaria básica.

Disposición transitoria decimocuarta.

Las Autoridades Portuarias que a la entrada en vigor de esta ley tuvieran en vigor un convenio colectivo podrán mantener éste durante su ámbito temporal.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

1. Quedan derogadas las disposiciones siguientes:

Los artículos 15, 26.1.a), párrafo 2.o, 26.1.h), 26.1.i), 28.4.d), 28.5, 30, 31, 32, 33, 34, 37.1.o), 37.1.r), 40.5.e), 40.6, 43.1, 45, 46, 48.2, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 69 bis, 69 ter, 70, 71, 72, 102.3, 102.4, 102.5, 103, disposiciones adicionales undécima, duodécima, vigésimo segunda y vigésimo cuarta, apartado cuatro de la disposición transitoria segunda y disposición transitoria sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Los artículos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, párrafos 1º y 4º, y disposiciones adicionales primera, segunda y tercera del Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques.

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

DISPOSICIONES FINALES.

Disposición final primera. Fundamento constitucional.

Esta ley se dicta al amparo de las competencias que corresponden al Estado, de conformidad con el artículo 149.1.14ª y 20ª de la Constitución.

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

Se modifican los artículos 19, 21, 24.1 y 2, 25, 28.4, 35, 36.a), 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. Se añade un apartado 4 al artículo 19, con la siguiente redacción:

«4. En aquellos supuestos en que una obra pública portuaria, por su naturaleza y sus características, no sea susceptible de explotación económica por un concesionario, la Autoridad Portuaria podrá contratar la construcción y la conservación de la obra pública, pudiendo otorgar como contraprestación al contratista una concesión de dominio público portuario regulada en el título IV de esta ley.

A tal efecto, se podrá establecer en el pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato el objeto y las características de la concesión demanial. En todo caso, deberá delimitarse la zona sobre la que se otorgaría la correspondiente concesión.

Asimismo, se establecerá en el pliego que la oferta por la concesión de dominio público, junto con la documentación técnica y económica que deba acompañarse a la misma, se presente al mismo tiempo que la oferta por el contrato de construcción y explotación de la obra, o de construcción y conservación.

A los efectos de seleccionar al contratista, el órgano de contratación valorará, conjuntamente, la oferta relacionada con la construcción y explotación de la obra, o sobre construcción y conservación, así como las obras o actuaciones que el licitador se proponga realizar sobre el dominio público así como el régimen de utilización que prevea para éste.

La ocupación del dominio público preciso para la ejecución de la obra pública portuaria no estará sujeta al canon de ocupación privativa del dominio público portuario.»

Dos. El artículo 21 queda redactado de la forma siguiente:

«Artículo 21. Ampliación o modificación de puertos.

1. La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos estatales existentes, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y estudios complementarios por la Autoridad Portuaria competente o, en su caso, por Puertos del Estado.

Dichos proyectos se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando ello sea exigible en aplicación de la legislación específica.

La Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo a la aprobación de obras nuevas o de modificación de las existentes, cuando éstas supongan la construcción de nuevos diques o escolleras fuera de la zona interior de las aguas del puerto.

2. Para la modificación o ampliación de puertos podrán realizarse obras de dragado y de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo que por su naturaleza, disposición final o aislamiento protector no den origen a procesos de contaminación que superen los niveles exigibles por la normativa aplicable de calidad de las aguas marítimas.

Las obras de dragado se ajustarán a lo previsto en el artículo 131 de la Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

Las obras de relleno en el dominio público portuario requerirán autorización de la Autoridad Portuaria. »

Tres. Los apartados 1 y 2 del artículo 24 tendrán la siguiente redacción:

«1. El ente de derecho público Puertos del Estado, creado por esta ley, constituye un Organismo público de los previstos en el apartado 6 del artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, adscrito al Ministerio de Fomento, que se regirá por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Corresponde al Ministerio de Fomento la aprobación del plan anual de objetivos de Puertos del Estado, establecer el sistema para su seguimiento y, sin perjuicio de otras competencias, ejercer el control de eficiencia de la Entidad de acuerdo con la normativa vigente. Reglamentariamente, se establecerán los instrumentos y procedimientos oportunos para el ejercicio de dichas competencias.»

«2. El organismo público Puertos del Estado, que tendrá personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.

En materia de contratación, Puertos del Estado habrá de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del ente y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, debiendo someterse a lo establecido en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones cuando celebre contratos comprendidos en el ámbito de la misma.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas.»

Cuatro. El párrafo c) del artículo 25 tendrá el siguiente contenido:

«c) La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos, así como el desarrollo de sistemas de medida y técnicas operacionales en oceanografía y climatología marinas necesarios para el diseño, explotación y gestión de las áreas y las infraestructuras portuarias.»

Cinco. Los párrafos e), f) y g) del apartado 4 del artículo 28 tendrán la siguiente redacción:

«e) Acordar los presupuestos de explotación y de capital del organismo y su programa de actuación plurianual.»

«f) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual del organismo público y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento.»

«g) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de Puertos del Estado que resulten de su programa de actuación plurianual, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles. »

Seis. Se adiciona un párrafo l) al apartado 4 del artículo 28, con el siguiente contenido:
«l) La aprobación de los pliegos reguladores de los servicios portuarios básicos.»

Siete. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 35 y se adiciona un apartado 8, con el siguiente contenido:

«1. Las Autoridades Portuarias son organismos públicos de los previstos en el apartado 6 del artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, y se regirán por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.»

«2. Las Autoridades Portuarias ajustarán sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.

En la contratación, las Autoridades Portuarias habrán de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del organismo y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, debiendo someterse a lo establecido en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones cuando celebren contratos comprendidos en el ámbito de la misma.

En cuanto al régimen patrimonial, se regirá por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas.»

«8. Los actos dictados por las Autoridades Portuarias en el ejercicio de sus funciones públicas y, en concreto, en relación con la gestión y utilización del dominio público, la exacción y recaudación de tasas y la imposición de sanciones, agotarán la vía administrativa, excepto en materia tributaria, donde serán recurribles en vía económico-administrativa.»

Ocho. El párrafo a) del artículo 36 tendrá la siguiente redacción:

«a) La prestación de los servicios portuarios generales y la autorización y control de los servicios portuarios básicos para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otras autoridades.»

Nueve. Los párrafos a), b), j), k), m) y q) del apartado 1 del artículo 37 tendrán la siguiente redacción:

«a) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual.»

«b) Gestionar los servicios portuarios generales y los de señalización marítima, autorizar y controlar los servicios portuarios básicos y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión. »

«j) Controlar, en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, así como el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, al igual que los sistemas de seguridad y contra incendios, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas y específicamente de las sancionadoras por infracción de la normativa laboral.»

«k) Aprobar libremente las tarifas por los servicios comerciales que presten, así como proceder a su aplicación y recaudación.»

«m) Recaudar las tasas por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.»

«q) Autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades, y la adquisición y enajenación de sus acciones, cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1 por ciento del activo neto fijo de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria. El acuerdo del Consejo de Administración deberá contar con el voto favorable de los representantes de la Administración General del Estado.»

Diez. Los párrafos f), n) y ñ) del apartado 5 del artículo 40 se redactan con el siguiente contenido:

«f) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual, así como su remisión a Puertos del Estado para su tramitación.»

«n) Fijar las tarifas por los servicios comerciales que preste la Autoridad Portuaria.»

«ñ) Otorgar las concesiones y autorizaciones, de acuerdo con los criterios y pliegos de condiciones generales que apruebe el Ministerio de Fomento, recaudar las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario, así como las tasas por prestación de servicios no comerciales.»

Once. El apartado 1 del artículo 41 tendrá el siguiente contenido:

«1. El Presidente de la Autoridad Portuaria será designado y separado por el órgano competente de la comunidad autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. La designación o separación será publicada en el correspondiente diario oficial, una vez haya sido comunicada al Ministro de Fomento, quien a su vez dispondrá su publicación en el "Boletín Oficial del Estado". El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por la Autoridad Portuaria que preside, con los requisitos y limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación sobre incompatibilidades.»

Doce. El apartado 1 del artículo 43 tendrá la siguiente redacción:

«1. El Director será nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente, entre personas con titulación superior y reconocida experiencia de, al menos, 10 años en técnicas y gestión portuaria.

.La propuesta de nombramiento y cese será comunicada a Puertos del Estado con, al menos, una antelación de 15 días a la convocatoria del Consejo de Administración.»

Trece. El apartado 1 del artículo 47 queda redactado:

«1. El Fondo de Financiación y Solidaridad estará constituido por las cantidades que voluntariamente los organismos públicos portuarios con excedentes de tesorería pongan a disposición de otras, con el interés que en cada caso se fije de acuerdo con las condiciones del mercado.»

Catorce. El apartado 2 del artículo 73 tendrá la siguiente redacción:

«2. El consignatario, en el supuesto de que exista, estará obligado directamente ante las Autoridades Portuarias y Marítimas al pago de las liquidaciones que se establezcan por tasas u otros conceptos originados por la estancia del buque en puerto conforme a lo dispuesto en esta ley. En el supuesto de que el buque no estuviera consignado estará obligado al pago de dichas liquidaciones el capitán del buque. En ambos casos, el naviero o el propietario del buque estará obligado con carácter solidario.

.La responsabilidad del consignatario en cuanto al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque se regirá por la legislación mercantil específica.»

Quince. Se añade un último párrafo al apartado 2 del artículo 107, con la siguiente redacción:

«Las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria por el rescate tendrán la consideración de crédito privilegiado en los términos previstos en el artículo 580.3.o del Código de Comercio.»

Dieciséis. Se adicionan dos nuevos apartados 4 y 5 al artículo 107, que tendrán la siguiente redacción:

«4. Cuando con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de servicio de un puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente podrá instar de la Autoridad judicial el hundimiento del buque o su enajenación en pública subasta, cuando la estancia del buque en el puerto produzca un peligro real o potencial a las personas o a los bienes o cause grave quebranto a la explotación del puerto.

La Autoridad judicial acordará el hundimiento o la venta conforme al procedimiento legalmente previsto en cada caso, salvo que considere imprescindible su conservación para los fines de la instrucción del proceso y por el tiempo estrictamente necesario.

Igualmente se procederá a la venta en pública subasta en los casos en que por la previsible duración del proceso judicial exista riesgo de una notable depreciación del buque, depositando el producto de la venta a resultas del procedimiento.»

«5. En todos los supuestos de embargo o retención judicial o administrativa de buques, como medida en garantía de la actividad portuaria la Autoridad Portuaria determinará o modificará la ubicación del buque en el puerto, dando cuenta en todo el caso de la misma a la Autoridad que decreta el embargo o retención.»

Diecisiete. Se añade un párrafo c) al apartado 5 del artículo 114, que tendrá el siguiente contenido:

«c) El incumplimiento de la normativa y de las instrucciones dictadas por la Autoridad competente en relación con las obligaciones de entrega de residuos generados por los buques y residuos de carga. »

Dieciocho. Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 115, con la siguiente redacción:

«5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos:

- a) Incumplimiento de las obligaciones de mantener los niveles de rendimiento y de calidad para la prestación de los servicios portuarios básicos.
- b) Utilización de medios distintos de los consignados en la licencia sin autorización, cuando se causen daños a la prestación del servicio.
- c) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.
- d) Incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la Autoridad Portuaria.
- e) Transmisión total o parcial de las licencias sin autorización.»

Diecinueve. Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 116, con la siguiente redacción:

«5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos:

- a) Prestación de servicios portuarios básicos sin el debido título habilitante.
- b) Incumplimiento grave o reiterado de las obligaciones de servicio público.
- c) Incumplimiento de las instrucciones dictadas por los organismos portuarios, en el ámbito de sus competencias, sobre salvaguarda de la libre competencia.
- d) Incumplimiento grave o reiterado por los titulares de las licencias de las condiciones esenciales que se les imponga.»

Veinte. Se añade un nuevo párrafo i) al apartado 1 del artículo 118, con la siguiente redacción:

«i) En el caso de infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, el titular de la licencia de prestación del servicio portuario básico o quien preste el servicio sin título habilitante.»

Veintiuno. Se incorpora un nuevo párrafo e) en cada uno de los apartados 2 y 3 del artículo 120, y se modifica el apartado 9, con el siguiente contenido:

«2.e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, multa de hasta 602.000 euros.»

«3.e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, multa de hasta 3.005.000 euros.»

«9. En el caso de las autorizaciones de prestación de servicios o de actividad y de las licencias de prestación de servicios portuarios básicos, las infracciones relativas a su uso o a las actividades que en él se prestan podrán llevar aparejadas además la suspensión temporal de la actividad o del servicio, de acuerdo con los siguientes criterios:

1º Infracciones leves: suspensión por un período no superior a un mes.

2º Infracciones graves: suspensión por un período no superior a seis meses.

3º Infracciones muy graves: suspensión e inhabilitación temporal por un período no superior a cinco años para desempeñar cualquier actividad o prestar cualquier servicio en el supuesto de que se trate.»

Veintidós. Se añade un párrafo e) al artículo 121, con el siguiente texto:

«e) La revocación de la licencia, cuando sea procedente.»

Veintitrés. Se adiciona un último párrafo al artículo 128, con la siguiente redacción:

«El órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá en cualquier momento del procedimiento sancionador y mediante acuerdo motivado, ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y las exigencias de los intereses generales, siempre que se trate de infracciones graves o muy graves a que se refiere esta ley. Para ello podrá solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando fuera necesario.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente.

Excepcionalmente, cuando se requiera la asunción inmediata de la retención del buque como medida cautelar, ésta podrá ser impuesta por el Director de la Autoridad Portuaria.»

Veinticuatro. Los apartados dos y cinco de la disposición transitoria cuarta tendrán la siguiente redacción:

«Dos.1. Se considera, en todo caso, incompatible con los criterios de ocupación del dominio público portuario establecidos en esta ley el mantenimiento de concesiones otorgadas a perpetuidad, por tiempo indefinido o por plazo superior a 35 años a contar desde la entrada en vigor de esta ley.

En todos estos casos, las concesiones vigentes se entenderán otorgadas por el plazo máximo de 35 años a contar desde la entrada en vigor de esta ley.

2. En los demás supuestos, la revisión de las cláusulas concesionales requerirá la tramitación de un expediente, con audiencia al interesado en la forma y con los criterios que reglamentariamente se determinen.»

«Cinco. En ningún caso podrá otorgarse prórroga del plazo de concesiones existentes a la entrada en vigor de esta ley en condiciones que se opongan a lo establecido en la misma o en las disposiciones que la desarrollen.

Se entenderá, en todo caso, contraria a lo establecido en esta ley la prórroga por plazo que, acumulado al inicialmente otorgado, exceda del límite de 35 años.»

Disposición final tercera (derogada por la Ley 62/2.003, de 26 de noviembre).

Disposición final cuarta. Desarrollo reglamentario.

El Consejo de Ministros y el Ministro de Fomento podrán, en el ámbito de sus respectivas competencias, dictar las normas reglamentarias y disposiciones administrativas de carácter general que requiera el desarrollo y aplicación de esta ley.

Disposición final quinta. Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», salvo el título I de la misma que entrará en vigor el día 1 de enero del año siguiente a su publicación.

Disposición final sexta. Autorización al Gobierno para dictar un texto refundido.

Se autoriza al Gobierno para que en el plazo de un año a partir de la publicación de esta ley en el «Boletín Oficial del Estado» elabore un texto refundido de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de esta ley, al que se incorporen las modificaciones introducidas por las siguientes disposiciones:

a) Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

b) Artículo 47 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

c) Artículo 75 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

- d) Artículo 4 del Real Decreto Ley 4/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Liberalización del Sector Inmobiliario y Transportes.
- e) Artículos 17, 33 y 79 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.
- f) Artículo 99 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.
- g) Títulos IV y V del Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques.
- h) La autorización a la que se refiere este apartado comprende la facultad de regularizar, aclarar y armonizar los textos legales que han de ser refundidos.

4. ÍNDICE ANALÍTICO.

ÍNDICE ANALÍTICO.

A

- Abanderamiento de buques.
&1. Art. 76.
- Adscripciones.
&1. Art. 16.
- Aguas interiores españolas.
&1, Art. 7
- Amarre y desamarre.
&3 Arts. 60, 83.
- Ampliación o modificación de puertos
&1.Art. 21.
- Auxilios.
&1. DT 10^a.
- Autoprestación.
&3, Arts, 73 a 75.
- Autoridades Portuarias
&1.Arts. 35 a 44, 47 y 48.
- Autorizaciones
&3 Arts. 99 a 105 y 121 a 125.
- Ayuntamiento
&1. Arts. 20 y 40.

B

- Baleares
&1 Art. 7, DA 12^a quater.
&3 Arts. 11, 13, 27 y 79, DA 20^a.
- Buques.
&1. Arts. 73 a 79, 107 y 108 , DA. 15^a.
&3. Art. 21, DDAA. 17^a y 18^a .

C

- Canarias.
&1 Art. 7, DDAA 12^a bis y quater, y DA. 15^a.
&3. Arts 11, 13, 27 y 79, DA 20^a.
- Carga y descarga.
&3. Arts. 60 y 85.
- Ceuta.
&1. Arts. 7 y 40, 41, Anexo.
&3. Arts. 11, 13 y 27.
- Concesiones.
&3. Arts. 106 a 125, DA 3^a.
- Consignatario de buques.
&1. Art. 73.
- Comisión Administrativa de Grupos de Puertos.
&1. DA. 7^a y DF. 1^a.
- Comunidades Autónomas.
&1, Arts. 4, 5, 6, 10, 16, 20, 40, DDAA. 8^a y 18^a .
- Capitán Marítimo y Capitanías Marítimas.

&1 Art.. 88, DA. 3ª y DF. 2ª.
Consejos de navegación y puerto.
&1. Art..88, DF. 2ª
Contaminación marina.
&3. Arts. 129 a 132.
Contrato de concesión de obras públicas.
&1. art. 126.
Cuerpos de la Marina Civil.
&1. Art. 101.

D

Depósito y transporte horizontal.
& 3. Art. 60 y 86.
Dominio público portuario.
&1. Arts. 12,14.a 17, 19 y DA. 1ª.
&3 Arts. 92 a 98, y 128.

E

Ente público Puertos del Estado.
&1. Arts. 24 a 29 y DF 1ª.
Empresas navieras.
&1 Arts, 9, 75, 78 a 85, DDAA 15ª y 16ª
Estiba y desestiba..
&1 DA 13ª, DDTT 3ª y 12ª.
&3. Arts. 60, 85, DDTT 9ª y 10ª, DDAA 5ª a 8ª.
Extracciones marítimas.
&3. DT 10ª.

F

Flota civil española.
&1 Art. 8
Fondo de Financiación y Solidaridad.
&1 Art. 47.
Fondo de Compensación Interportuario.
&3 Art. 3, 5 y 13.
Funcionarios
&1 DDAA 6ª,7ª, 10ª,14ª,. DDTT 2ª y 9ª.

G

Gestión del sistema portuario.
&1. Art. 23.
Grupo de Puertos (*Comisión Administrativa de*).
&1 DA 7ª y DF 1ª.

H

Hallazgos
&1. DT 10ª.
Hidrocarburos.
&1. DA 9ª.

I

Infracciones.
&1. Arts. 113 a 118.
Instalaciones destinadas a actividades de acuicultura.
&1 Art. 8, DA 23ª.
Instalaciones marítimas.

&1 Arts. 4,11.

Instalaciones militares.

&Art. 12

Instalaciones portuarias.

&1 Art. 2.

&3. Art. 20.

J

Juntas de Puerto.

&1 DA 6ª, DT 11ª y DF 1ª.

Juzgados Marítimos Permanentes.

&1 DF 2ª.

L

Las Palmas de Gran Canaria.

&1. DA 15ª.

Licencias para la prestación de servicios portuarios básicos.

&3 Arts. 63 a 78, DT 9ª.

Líneas regulares de navegación.

&1.Arts. 80 y 81.

M

Marco Estratégico del sistema portuario.

&3. Art. 36.

Mar territorial.

&1. Art. 7.

Marina Mercante.

&1. Arts. 6, 74.

Melilla.

&1. Arts. 7 y 40, 41, Anexo.

&3. Art. 11, 13 y 27.

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

&1. Arts. 3 y 20, DT 8ª.

Ministerio de Defensa.

& 1 Arts. 12 y 20, 86, DA 5ª.

& 3 Arts. 96 y 97, DA 14ª..

Ministerio de Fomento.

&1. Arts. 24 a 29, 35, 106.

&3. Arts. 2, 7, 13, 19, 29, 36 a 38, 41, 47 a 50,79,87, 91,94,96 y 97, 100 y 101, 120, DDAA 2ª y 15ª, DT 6ª, DF 4ª.

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

&1. Art. 20.

Ministerio del Interior.

&3. Arts. 96 y 97, DA 13ª.

Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

&1. Arts. 3, 5, 11, 16, 20,22, 86, 87, 89, 92, 96, 120, 123, DDAA 4ª, 5ª ,10ª y 15ª.

Ministerio de Hacienda

&1 Arts. 3 y 20.

&3. Arts. 51 y 53.

Ministerio de Medio Ambiente.

&3. Art. 37

Ministerio para las Administraciones Públicas.

&3. Arts. 35, 51 y 53.

Ministerio de Sanidad y Consumo.

&1. Art. 3.

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

&1. Art. 3.

N

Navegación.

&1. Arts. 7, 74, 80 a 82.

Navieras.

&1. Arts. 9, 75, 78 a 85, DDAA 15ª.

O

Organizaciones empresariales y sindicales.

&1. Art. 40.

Obras.

&1. Arts. 19 a 22, 37, DA 12ª ter.

&3. Arts. 38, 112, 114, 126, 131

Organismos públicos portuarios.

&3. Arts. 2 a 5, 43 a 47, 51 a 55.

P

Pesca, flota e instalaciones pesqueras.

&1. Arts. 3 y 8, DA 17ª.

&3. Art. 25, DT 10ª.

Plan Director de Infraestructuras del Puerto.

&3. Art. 38

Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria.

&1. Art. 26

&3. Art. 39.

Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria.

&1. Art. 26 y 37.

&3. Arts. 36 y 37.

Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del puerto.

&1. Arts 18, 19 y 37.

Plan de utilización de los espacios portuarios.

&3. Arts. 96 a 98.

Practicaje.

&1. Arts. 102, 104, DTª 2ª.

&3. Art. 60, 81, DDAA 5ª y 19ª, DT 8ª.

Policía de Puertos.

&1 Art. 106.

&3. Art. 58, DA 13ª.

Pasaje.

&3. Art. 60 y 84.

Política de Defensa en los ámbitos portuario y marítimo.

&1. Arts 12, 13, DA. 5ª.

&3 DA 14ª.

Puertos Autónomos.

&1 DA 6ª, DT 11ª y DF 1ª.

Puertos del Estado.

&1 Arts, 10 a 13, 21 a 23, 106. DT 11ª, DF 1ª.

&3. Arts. 40 a 55.

Puertos de interés general.

&1. Art. 5, Anexo.

&3. Arts. 6, 8, 36 a 39, 93, DA 20^a.

Puertos marítimos.

&1. Arts. 2, 3, 5, 10 a 12.

R

Registro de buques y Empresas navieras.

&1. Art. 75, DDAA 15^a y 16^a.

Registro especial de trabajadores portuarios.

&1. DA 13^a.

Reglamento de servicio y policía de los puertos del Estado.

&1. Art. 106.

&3. DA 12^a.

Remolque portuario.

&3. Arts. 60 y 82.

Recepción de desechos generados por buques.

&3 Art. 60 y 87.

Responsabilidad civil.

&1. Art. 78, 104 y 124.

S

Sanciones.

&1. Arts. 119 a 123.

Santa Cruz de Tenerife.

&1. DA 15^a, Anexo.

Servicios comerciales y otras actividades.

&3. Arts. 88 a 90.

Servicios portuarios.

&3. Arts. 57 a 87, DDAA 10^a y 20^a, DDTT 6^a y 7^a.

Señalización marítima.

&3. Art. 91, DA 11^a, DT 2^a.

Sindicatos.

&1. Art. 40.

Sociedades estatales de estiba y desestiba.

&1. DT 3^a

&3. DDTT 9^a y 10^a, DA 6^a

Sociedad <<Remolques Marítimos, Sociedad Anónima>>.

&1. Art. 100.

Sociedad de salvamento y seguridad marítima.

&1. Arts. 89 a 100, DF 1^a.

T

Tarifas.

&1. Art. 73

&3. Art. 31 a 35, 87.

Tasas.

&1. Arts. 75, 105, DDAA 15^a y 16^a.

&3 Arts. 14 a 30. DDTT 3^a, 4^a y 6^a.

Tribunal Marítimo Central.

&1. DF 2^a.

Z

Zonas y tipos de navegación.

&1 Art. 7, 17, DDAA 1ª y 2ª.

&3. Art. 96, DA 11ª.

Zonas dependientes del Ministerio de Defensa.

&1. Art. 12.