

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

12703 *Llei 33/2010, de 5 d'agost, de modificació de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis als ports d'interès general.*

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei.
Sapiguen: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono.

PREÀMBUL

I

La importància econòmica per a Espanya de disposar d'uns ports eficients queda patent amb el fet que entre el 80% i el 85% de les nostres importacions i aproximadament el 50% de les exportacions, mesurades totes dues en tones, passen pels ports. Per tant, la competitivitat del nostre sistema productiu està condicionada per l'eficàcia i eficiència dels ports. La posició geogràfica de la península Ibèrica i el caràcter ultraperifèric de les Canàries, reconeguda per la Unió Europea per a l'arxipèlag a l'article 299.2 del Tractat d'Amsterdam, reforça l'exigència d'adoptar a Espanya mesures que millorin la gestió dels nostres ports i la seva eficiència i impulsin la seva competitivitat en una conjuntura de forta competència internacional.

Però, a més, el bon emplaçament d'alguns dels ports en relació amb les grans rutes transoceàniques permet plantejar el repte que els ports esmentats es constitueixen en importants centres de tràfic marítim i de distribució de mercaderies del sud d'Europa, així com per a l'Àfrica occidental, fonamentalment a través dels ports canaris, i atenuïn el desequilibri actual de tràfics existents entre el Nord i el Sud d'Europa, en un escenari internacional de globalització comercial.

L'atomització del sistema portuari espanyol ha estimulat la formació de diferents nodes de concentració comercial i industrial per tot el territori, de manera que el conjunt ha contribuït de forma rellevant a la cohesió econòmica i social, a la localització industrial i a l'ordenació territorial, i ha reforçat així la consolidació de grans cadenes logístiques integrades de distribució.

Així mateix, és destacable recordar el paper que li correspon desenvolupar als ports i al transport marítim per a la sostenibilitat econòmica, social i ambiental del sistema europeu de transport de mercaderies, fonamentada en la potenciació de la intermodalitat com la millor forma de compatibilitzar el creixement de la demanda amb el millor aprofitament dels recursos disponibles i amb la reducció dels costos externs associats amb el transport. En primer lloc, el mode marítim és el de més capacitat de transport de mercaderies (en tones × quilòmetre), i el de menys costos de transport per unitat transportada. Però a més, el transport marítim contribueix eficaçment a la mobilitat sostenible, atesos els baixos costos externs que genera en relació amb els altres modes de transport. Aquests avantatges justifiquen la política de potenciació del mode marítim/portuari a escala europea i, en concret, de les autopistes del mar, preconitzada des de la Unió Europea, i de la qual Espanya és un dels primers impulsors. Només amb ports eficaços i eficients, i a més dotats d'una accessibilitat ferroviària adequada, es podrà produir aquest canvi modal imprescindible.

Per avançar en aquests objectius, els ports d'interès general s'han de conformar com a ports «landlords avançats», com es qualifiquen en alguna terminologia portuària,

facilitadors de l'activitat econòmica, de la competitivitat del nostre teixit social i empresarial i de la seva sostenibilitat ambiental, així com coordinadors dels diferents agents i administracions que intervenen en el pas pel port de vaixells i mercaderies.

Per tant es considera convenient reforçar la normativa que, des del començament de la dècada passada, partint de la Llei 27/1992, va instaurar els principis d'autonomia de gestió i autosuficiència economicofinancera dels ports d'interès general, seguint amb la Llei 62/1997, que va incorporar la participació de les comunitats i ciutats autònomes en la gestió de les autoritats portuàries, i continuant amb la Llei 48/2003, que adapta el sistema tarifari portuari a l'obligada naturalesa de taxes, avança en la liberalització dels serveis portuaris i incorpora una regulació completa del domini públic portuari per potenciar la participació i inversió de la iniciativa privada en l'activitat portuària, ha facilitat l'espectacular desenvolupament dels ports espanyols d'interès general, a fi i efecte d'adaptar-la a les necessitats derivades de conjuntures econòmiques ràpidament canviants.

L'aportació d'aquesta Llei al marc normatiu esmentat és la flexibilització del model tarifari perquè cada autoritat portuària es pugui adaptar a la realitat econòmica de cada moment i el reforç i aprofundiment en la liberalització dels serveis portuaris i de l'activitat econòmica i comercial que es desenvolupa en els ports, per aconseguir que el conjunt de la legislació portuària sigui el fonament estable per a la millora contínua de la competitivitat del sistema portuari d'interès general en conjunt i de cada un dels ports que l'integren, i assegurar el compliment de la seva missió, que no és altra que coadjuvar al desenvolupament econòmic i social del país.

II

Des de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant, està vigent el principi d'autosuficiència econòmica dels ports, en virtut del qual aquests recaptin les tarifes per utilització d'infraestructures i altres espais portuaris, que constitueixen els ingressos de cada una de les autoritats portuàries. Aquests ingressos, a més d'altres d'eventuals que la legislació vigent els atribueix, han de cobrir totes les despeses d'explotació, inclosa l'amortització dels seus actius, més un rendiment raonable d'aquests que es reinverteix en el sistema.

Aquest principi va donar lloc a un salt qualitatiu molt important en la gestió dels ports, ja que, en independitzar les seves inversions de les assignacions en els pressupostos generals de l'Estat, a més de reduir la pressió sobre aquests, ha permès atendre de forma més eficaç les necessitats d'infraestructures portuàries per atendre la demanda previsible. N'hi ha prou de comparar en l'àmbit mundial la situació dels ports on regeix el dit principi d'internalització dels ingressos, de les despeses i d'inversió amb la d'aquells en què les inversions es cobreixen a càrrec dels pressupostos generals de l'Estat dels estats respectius, generalment pressionats per altres compromisos d'inversió i de repartiment que impedeixen garantir les inversions portuàries en el moment exigint per la demanda.

Aquest principi s'ha mantingut en la Llei 62/1997, 26 de desembre, per la qual es modifica la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant, i també en la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis en els ports d'interès general, si bé en aquesta última s'ha produït un canvi en la naturalesa jurídica dels ingressos procedents de la utilització privativa i l'aprofitament especial del domini públic portuari, que passen de ser considerats preus privats, a atribuir-los la condició de taxes.

Aquesta Llei aprofundeix en la condició de taxes de les tarifes portuàries, ja introduïda a la Llei 48/2003, i reformula alguna de les bonificacions a fi de donar seguretat jurídica al model sense incrementar els costos. Simultàniament incrementa la quantia d'alguna de les bonificacions ja existents i n'incorpora altres per fomentar la competitivitat dels ports espanyols i la seva adaptació a l'evolució i les condicions existents en cada moment als mercats internacionals, i incentiva més el rendiment, la productivitat i la qualitat, així com el mínim cost, de tots els serveis portuaris i la sostenibilitat ambiental de l'activitat portuària.

Les taxes d'utilització mantenen una estructura i quanties bàsiques comunes per al conjunt de les autoritats portuàries, però amb la possibilitat d'establir coeficients correctors

diferents per a les corresponents al vaixell, al passatge i a la mercaderia en cada una d'aquestes, a fi i efecte que es pugui prendre en consideració la seva estructura de costos en un marc de competència lleial entre ports, de manera que quedi garantit el principi d'autosuficiència econòmica. Aquests coeficients correctors, una vegada acordats en el pla d'empresa, s'han d'aprovar en la Llei de pressupostos generals de l'Estat de cada any.

Per a això, cada autoritat portuària ha d'efectuar la proposta dels coeficients correctors d'acord amb els límits i criteris establerts a la Llei, i també d'acord amb els que es determinin de forma més concreta per ordre ministerial, prenent en consideració les previsions plurianuals d'evolució dels seus tràfics, de nivell d'endeutament i de necessitats d'inversió, així com els seus objectius de gestió, la rendibilitat anual objectiu i un rendiment raonable sobre l'actiu no corrent net per als exercicis següents.

Això suposa una novetat important en la mesura que cada autoritat portuària ha de proposar els seus coeficients correctors i la seva política de bonificacions, d'acord amb la seva pròpia realitat física, econòmica i de situació competitiva a escala nacional i internacional, sense que per això es puguin produir pràctiques abusives o discriminatòries entre usuaris.

III

Pel que fa als serveis portuaris, aquesta Llei manté la seva destitularització introduïda a la Llei 48/2003 i el lliure accés reglat a la prestació de serveis en un marc de lliure i lleial competència entre operadors, i suprimeix de la consideració de serveis portuaris els serveis de dipòsit i transport horitzontal. La Llei introdueix algunes modificacions en compliment de les recomanacions de la Comissió Nacional de la Competència per potenciar la competència efectiva en la prestació dels serveis i mecanismes de control més necessaris per evitar situacions de posició dominant, així com altres millores de caràcter tècnic. Pel que fa al servei portuari de recepció de residus procedents de vaixells, les modificacions incloses en aquesta Llei milloren la regulació de la tarifa fixa que han d'abonar tots els vaixells que atraquin en un port, tant si fan ús d'aquest servei com si no, tenint en compte l'esperit de la Directiva 2000/59/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de novembre, sobre instal·lacions portuàries de recepció de residus generats per vaixells i residus de càrrega, i del Reial decret 1381/2002, modificat pel Reial decret 1084/2009, que la transposa a la legislació espanyola, a fi d'estimular el lliurament dels residus i rebuigs generats pels vaixells a les plantes de recepció i tractament i evitant que s'aboquin al mar durant la navegació; sense que la tarifa fixa, com a imposició de caràcter públic, sigui un factor que incideixi en la competència entre ports i respectant simultàniament el règim general de prestació dels serveis portuaris.

Així mateix, la Llei afegeix un nou títol, numerat com a V, a la Llei 48/2003, a fi de tenir agrupada de forma ordenada i completa tota la regulació del règim de gestió dels treballadors per a la prestació del servei de manipulació de mercaderies, que estava dispersa entre diferents títols i disposicions de la Llei 48/2003 i altres normatives, amb l'objectiu de facilitar-ne el seguiment i l'aplicació.

Respecte al règim de gestió dels treballadors per a la prestació del servei de manipulació s'introdueixen diverses mesures d'impuls a la competitivitat en la prestació d'aquest servei, i és destacable en aquest sentit el foment de la contractació de treballadors portuaris en relació laboral comuna per damunt del 25% legalment exigible amb caràcter general, tant a través de la bonificació corresponent a la taxa d'activitat, com en la determinació dels terminis concessionals a les empreses d'estiba; l'increment de la relació laboral comuna a mesura que el mercat ho permeti com a conseqüència de la reducció de les irregularitats del tràfic i de l'automatització de les operacions; l'ampliació de l'exempció com a servei portuari de manipulació de mercaderies de l'embarcament i desembarcament a qualsevol classe de vehicles de motor sense matricular en règim de mercaderia, per bé que s'ha d'utilitzar personal de la SAGEP quan la seva oferta sigui igual o més avantatjosa amb els mateixos requisits de qualificació que els exigits per realitzar activitats de servei portuari de manipulació de mercaderies; el foment de les autopistes del mar i dels tràfics marítims de curta distància que es carreguen i descarreguen per rodament en vaixells ro-ro, ro-pax,

con-ro i ferris, permetent la prestació d'aquests serveis a les companyies navilieres en règim d'autoprestació; l'exempció de l'obligatorietat d'integrar-se en el capital de la Societat de Gestió dels Estibadors Portuaris a les empreses amb llicència d'autoprestació i la simplificació dels requisits exigits als treballadors per poder exercir les activitats incloses en el servei portuari de manipulació de mercaderies.

Pel que fa a les entitats de posada a disposició de personal estibador, aquesta Llei disposa que les dues figures que coexisteixen actualment, societats estatals d'estiba i desestiba (SEED), en què les autoritats portuàries disposaven d'un 51% del capital social, i agrupacions portuàries d'interès econòmic (APIE), amb responsabilitat mancomunada entre els seus socis i en les quals s'integren exclusivament les empreses estibadores, s'adaptin o es transformin, respectivament, en societats anònimes amb la denominació de «Societat de Gestió d'Estibadors Portuaris, Societat Anònima», i s'estableix un únic model de societat de gestió de la posada a disposició dels treballadors d'estiba.

Aquesta nova figura, exclusivament de participació privada, està constituïda per les empreses titulars de llicències de prestació del servei portuari de manipulació, amb una distribució accionarial al·lquota pel nombre de titulars i proporcional pel volum de facturació de cada una d'aquestes. S'aconsegueix així un doble efecte: aprofundir en la liberalització recomanada per la Comissió Nacional de la Competència i corregir possibles posicions de domini.

La Llei també introdueix nous mecanismes que incrementen la capacitat de supervisió de les autoritats portuàries en aquestes societats per evitar distorsions en el seu funcionament que afectin la competència lleial entre prestadors del servei.

IV

Aquesta Llei s'estructura en quatre articles, sis disposicions addicionals, cinc disposicions transitòries, una disposició derogatòria i set disposicions finals. L'article primer modifica el títol I, Règim econòmic del sistema portuari de titularitat estatal, de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis en els ports d'interès general.

L'article segon modifica el títol III, de prestació de serveis, de la mateixa Llei.

L'article tercer modifica alguns articles aïllats de la dita Llei i n'introdueix altres de nous, entre els quals destaca la incorporació, com a document integrant del pla d'empresa, dels objectius i indicadors de sostenibilitat ambiental del port i d'una memòria de sostenibilitat, per reforçar el principi de sostenibilitat ambiental que ha de regir, entre altres, el desenvolupament portuari, el canvi de denominació Pla d'utilització dels espais portuaris pel de Delimitació d'espais i usos portuaris, que s'ajusta més al contingut i a la naturalesa del document i evita possibles confusions; la modificació de la regulació de la revisió, divisió i unificació, així com del rescat de les concessions demaniales, a fi i efecte que quedin regulats amb més seguretat jurídica tots els supòsits que es poden presentar als concessionaris i a l'autoritat portuària; una definició més actualitzada del perfil exigible als òrgans de govern de les autoritats portuàries i mecanismes per reforçar una millor coordinació i eficàcia en el funcionament de les autoritats portuàries, així com la incorporació d'una sèrie de mesures per garantir el compliment de la legalitat, a fi d'evitar distorsions de competència entre els ports, basades en un compliment desigual del marc de competència comuna.

L'article quatre suposa l'addició d'un nou títol V a la Llei 48/2003 i reuneix en un únic text de forma ordenada i completa tota la normativa que regula el règim de gestió dels treballadors per a la prestació del servei portuari de manipulació de mercaderies.

Finalment, a la disposició derogatòria se suprimeixen alguns articles de la Llei 27/1992 i de la Llei 48/2003, en coherència amb les modificacions dutes a terme, així com el Reial decret 2/1986, de 23 de maig, sobre el servei públic d'estiba i desestiba, ja que se n'ha incorporat la regulació al títol V de la Llei, i la disposició addicional trenta-quatre de la Llei 55/1999, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, perquè ha estat declarada inconstitucional. A les disposicions finals es modifiquen i s'introdueixen alguns preceptes aïllats de la Llei 27/1992, de 26 de novembre, de ports de

l'Estat i de la marina mercant, i es concreten així mateix les competències relatives a la revisió d'ofici dels actes de les autoritats portuàries establertes a la disposició addicional setzena de la Llei 6/1997, de 14 d'abril, d'organització i funcionament de l'Administració General de l'Estat, amb l'objectiu d'evitar certes disfuncions que han sorgit de la seva aplicació.

Article primer. *Modificació del títol I de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis en els ports d'interès general.*

El títol I de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, queda modificat en els termes següents:

«TÍTOL I

Règim econòmic del sistema portuari de titularitat estatal

CAPÍTOL I

Principis i objectius del règim econòmic

Article 1. *Autofinançament del sistema portuari.*

1. El règim econòmic dels ports de titularitat estatal ha de respondre al principi d'autosuficiència econòmica del sistema portuari en conjunt i de cada una de les autoritats portuàries en un marc d'autonomia de gestió economicofinancera dels organismes públics portuaris.

2. Els ingressos per les activitats ordinàries del sistema portuari estatal i de cada una de les autoritats portuàries han de cobrir, almenys, els conceptes següents:

- a) Les despeses d'explotació, les despeses financeres i altres necessàries per al compliment de les seves funcions.
- b) Les càrregues fiscals.
- c) La depreciació dels seus béns i instal·lacions.
- d) Un rendiment raonable sobre l'actiu no corrent net mitjà de l'exercici de la inversió neta en actius fixos, excloent-ne l'immobilitzat en curs, els actius per impostos diferits i els deutors comercials no corrents, que permeti fer front a les necessitats de les noves inversions i a la devolució dels emprèstits emesos i dels préstecs rebuts.

3. Per garantir l'autosuficiència econòmica del sistema portuari i de cada una de les autoritats portuàries, Ports de l'Estat ha d'acordar amb cada autoritat portuària, en els plans d'empresa respectius, en la forma que preveu l'article 36 d'aquesta Llei, els objectius de rendibilitat anual, el rendiment sobre l'actiu no corrent net mitjà considerat com a raonable i altres objectius de gestió, atenent la previsible evolució de la demanda, les necessitats inversores de cada autoritat portuària derivades d'aquesta, les seves característiques físiques i condicions específiques, en particular les derivades de la insularitat, especial aïllament i ultraperifericitat, i la seva posició competitiva, tenint en compte l'objectiu de rendibilitat anual fixat per al conjunt del sistema portuari.

L'objectiu de rendibilitat anual per al conjunt del sistema portuari es fixa per llei i pot ser revisat en la Llei de pressupostos generals de l'Estat o en una altra que s'aprovi a aquests efectes, en funció de criteris de política econòmica i de transport, de l'evolució dels costos logístics i portuaris, de les necessitats inversores del sistema, de la previsible evolució de la demanda i de sostenibilitat de l'activitat portuària.

4. A aquests efectes, la rendibilitat anual de cada autoritat portuària i del conjunt del sistema portuari es calcula com el quocient de dividir:

a) El resultat de l'exercici després d'impostos, excloent-ne el deteriorament i resultat per alienacions de l'immobilitzat i altres resultats que tinguin el caràcter d'extraordinaris, així com el saldo del Fons de compensació interportuari aportat o rebut, i

b) L'actiu no corrent net mitjà de l'exercici, excloent-ne l'immobilitzat en curs, l'immobilitzat corresponent a terrenys i béns naturals sobre els quals no s'hagi exercit cap tipus d'activitat durant l'exercici, els actius per impostos diferits i els deutors comercials no corrents.

Article 2. *Recursos econòmics de les autoritats portuàries.*

1. Els recursos econòmics de les autoritats portuàries estan integrats per:

a) Els productes i les rendes del seu patrimoni, així com els ingressos procedents de l'alienació dels seus actius.

b) Les taxes portuàries, sense perjudici del que estableix l'article 3.1.b) d'aquesta Llei.

c) Els ingressos que tenen el caràcter de recursos de dret privat obtinguts en l'exercici de les seves funcions.

d) Les aportacions rebudes del Fons de compensació interportuari.

e) Els que es puguin assignar en els pressupostos generals de l'Estat o en els d'altres administracions públiques.

f) Les ajudes i subvencions, sigui quina sigui la seva procedència.

g) Els procedents dels crèdits, préstecs i altres operacions financeres que puguin concertar.

h) El producte de l'aplicació del règim sancionador.

i) Les donacions, llegats i altres aportacions de particulars i entitats privades.

j) Qualsevol altre que els sigui atribuït per l'ordenament jurídic.

2. Correspon a les autoritats portuàries la gestió i administració dels recursos que s'especifiquen a l'apartat anterior, en un marc d'autonomia de gestió, amb criteris d'eficàcia, eficiència i sostenibilitat ambiental, i s'han d'ajustar als principis que estableix aquesta Llei.

Article 3. *Recursos econòmics de Ports de l'Estat.*

1. Els recursos econòmics de Ports de l'Estat estan integrats per:

a) Els productes i les rendes del seu patrimoni, així com els ingressos procedents de l'alienació dels seus actius.

b) El quatre per cent dels ingressos meritats per les autoritats portuàries en concepte de taxes, que, als efectes comptables, es considera despesa d'explotació per a aquestes i es liquida amb periodicitat trimestral.

En el cas de les autoritats portuàries situades en els arxipèlags de les Balears i Canàries, i a Ceuta i Melilla, aquest percentatge d'aportació s'estableix en el dos per cent.

c) Els ingressos generats per l'exercici de les seves activitats.

d) Les aportacions rebudes del Fons de compensació interportuari.

e) Els que es puguin assignar en els pressupostos generals de l'Estat o en els d'altres administracions públiques.

f) Les ajudes i subvencions, sigui quina sigui la seva procedència.

g) Els procedents de crèdits, préstecs i altres operacions financeres que pugui concertar.

h) Les donacions, llegats i altres aportacions de particulars i entitats privades.

i) Qualsevol altre que sigui atribuït per l'ordenament jurídic.

2. Correspon a Ports de l'Estat la gestió i administració dels recursos que s'especifiquen a l'apartat anterior, en un marc d'autonomia de gestió, amb criteris d'eficàcia, eficiència i sostenibilitat ambiental, i s'ha d'ajustar als principis que estableix aquesta Llei.

CAPÍTOL II

Del Fons de compensació interportuari

Article 4. *Fons de compensació interportuari.*

1. El Fons de compensació interportuari constitueix l'instrument de redistribució de recursos del sistema portuari estatal. És administrat per Ports de l'Estat de conformitat amb els acords adoptats pel Comitè de Distribució del Fons, i es dota anualment en el pressupost d'explotació individual de l'esmentat organisme públic.

2. Les autoritats portuàries i Ports de l'Estat han de fer aportacions al Fons de compensació interportuari de conformitat amb els criteris i límits que estableix aquesta Llei. Les aportacions tenen la consideració de despesa no reintegrable.

3. La quantia anual de l'aportació de cada autoritat portuària al Fons de compensació interportuari es determina per agregació dels següents imports corresponents a l'exercici anterior:

a) El 80 per cent dels ingressos meritats per la taxa d'ajudes a la navegació corresponent a les embarcacions a les quals per les seves característiques els sigui aplicable la taxa del vaixell.

b) Fins al 12 per cent i no menys del 4 per cent del resultat d'explotació de l'exercici, excloent-ne les amortitzacions de l'immobilitzat, el resultat per alienacions de l'immobilitzat i altres resultats que tinguin el caràcter d'extraordinaris, la quantitat corresponent al Fons de compensació aportada i rebuda i els ingressos per la taxa pel servei de senyalització marítima, sempre que el valor resultant sigui positiu.

El percentatge a aplicar corresponent al paràgraf b) el fixa anualment el Comitè de Distribució del Fons, a proposta de Ports de l'Estat, en funció, entre altres, de les necessitats financeres globals de les autoritats portuàries i de Ports de l'Estat motivades per la diferent situació competitiva en què es troben les autoritats portuàries, sobre la base de la no-discriminació de tractament entre aquestes. Aquest percentatge es redueix un 50 per cent per a les autoritats portuàries de l'arxipèlag Canari, Balear i de Ceuta i Melilla.

4. La quantia de l'aportació anual de Ports de l'Estat la determina el seu Consell Rector en funció de les disponibilitats i previsions pressupostàries de l'esmentat organisme públic i de les necessitats del Fons de compensació interportuari.

5. La distribució del Fons de compensació interportuari entre Ports de l'Estat i les autoritats portuàries l'aprova el Comitè de Distribució del Fons atenent els criteris següents:

a) Les aportacions establertes a l'apartat 3.a) d'aquest article s'han de distribuir entre totes les autoritats portuàries en funció del nombre de fars i altres ajudes a la navegació marítima operatives que tinguin assignats cada una d'aquestes.

b) Les aportacions que preveuen els apartats 3.b) i 4 tenen caràcter finalista i la seva aplicació està condicionada a la seva execució efectiva o, si s'escau, al compliment del corresponent pla de sanejament, i s'han de destinar, entre altres, a finançar:

1r Inversions en infraestructures portuàries i en senyalització marítima, així com les seves despeses de reparació i manteniment.

2n Les despeses associades a la implantació de plans de sanejament.

3r Actuacions mediambientals i de seguretat que afavoreixin un marc de desenvolupament sostenible i segur de l'activitat portuària.

4t Actuacions o programes de recerca, desenvolupament i innovació d'interès portuari.

5è Danys físics o situacions econòmiques excepcionals o no previstos.

Així mateix, les aportacions esmentades s'han de destinar a compensar els menors ingressos estructurals de les autoritats portuàries de Ceuta, Melilla, Balears i de les Illes Canàries, les quals suporten reduccions i bonificacions de les taxes derivades de les seves condicions d'insularitat, especial aïllament i ultraperifericitat.

Les quantitats a rebre per aquestes compensacions se subjecten als criteris següents:

1r El volum total d'aquestes compensacions és l'aportació mínima al Fons de compensació interportuari que estableix l'apartat 3.b) d'aquest article.

2n S'han de distribuir de forma proporcional a les quantitats que s'han deixat de percebre com a conseqüència de l'aplicació a les taxes del vaixell, passatge i mercaderia dels coeficients reductors per concepte d'interinsularitat i de les bonificacions per insularitat, especial aïllament i ultraperifericitat, corresponents a l'any immediatament anterior a la data de subscripció del pla d'empresa.

L'import a rebre per cada autoritat portuària no pot ser superior a l'import de les reduccions i bonificacions efectivament practicades l'any esmentat corresponents a les taxes assenyalades al paràgraf anterior i mai superior a l'import que li permetés assolir la rendibilitat anual objectiu del sistema portuari corresponent a aquest any, calculats els ingressos per taxes d'utilització amb coeficients correctors de valor u. Les quantitats que no puguin ser distribuïdes per aquest concepte poden ser distribuïdes d'acord amb la resta de criteris del Fons de compensació interportuari.

Als efectes comptables, les aportacions al Fons de compensació interportuari tenen la consideració de despesa d'explotació en l'exercici i les percepcions de l'esmentat Fons, la d'ingrés en aquest mateix exercici.

El Comitè de Distribució del Fons de compensació interportuari decideix el destí de les quantitats assignades anualment que no són consumides, i pot acordar que es mantinguin en el Fons per assignar-les en l'exercici següent.

6. El Comitè de Distribució del Fons de compensació interportuari té la composició següent:

- El president, que és el president de Ports de l'Estat.
- Els vocals, que són els presidents de cada una de les autoritats portuàries.
- Un secretari, que és el del Consell Rector de Ports de l'Estat.

Els acords del Comitè, sobre la base de les propostes presentades per Ports de l'Estat, s'adopten per majoria simple dels assistents, i correspon al president el vot de qualitat en cas d'empat.

7. El balanç entre aportacions i percepcions del Fons de compensació interportuari es fa efectiu proporcionalment a compte amb caràcter trimestral, sense perjudici de la liquidació corresponent en finalitzar l'exercici en funció de la justificació o no del compliment de les actuacions associades a aquest.

CAPÍTOL III

De les taxes portuàries

Secció 1a Àmbit d'aplicació i regles generals

Article 5. Taxes portuàries.

1. Les taxes portuàries són les que s'exigeixen per la utilització privativa o aprofitament especial del domini públic portuari i per la prestació del servei de senyalització marítima.

2. Les taxes portuàries a què es refereix l'apartat anterior són les següents:

- a) Taxa d'ocupació, per l'ocupació privativa del domini públic portuari.
- b) Taxes d'activitat, per l'exercici d'activitats comercials, industrials i de serveis en el domini públic portuari.
- c) Taxes d'utilització, per la utilització especial de les instal·lacions portuàries.
- d) Taxa d'ajudes a la navegació, pel servei de senyalització marítima.

Article 6. *Règim jurídic.*

Les taxes portuàries es regeixen pel que disposa aquesta Llei i, en el que no preveu, per la Llei de taxes i preus públics, la Llei general tributària i les normes reglamentàries dictades per desplegar-les.

Article 7. *Regles generals.*

A les taxes que regula aquest capítol els són aplicables les regles generals següents:

a) Els ingressos per les taxes portuàries de cada autoritat portuària, juntament amb els altres recursos econòmics, han de respondre al principi d'equivalència amb els costos de posada a disposició de sòl i infraestructures i amb els costos dels serveis prestats directament per l'autoritat portuària, els quals han de cobrir les despeses necessàries per al compliment de les seves funcions, les càrregues fiscals, la depreciació dels seus béns i instal·lacions, les seves obligacions financeres i un rendiment raonable sobre l'actiu no corrent net mitjà de l'exercici, excloent-ne l'immobilitzat en curs, els actius per impostos diferits i els deutors comercials no corrents, que permeti fer front al finançament de les noves inversions.

Aquests rendiments es poden establir anualment o bé com a objectiu de rendiment en períodes plurianuals.

El Ministeri de Foment ha d'establir per ordre ministerial els criteris pels quals es considera que els rendiments són raonables.

Aquests criteris han de vetllar pel compliment del principi d'autofinançament i evitar simultàniament la competència deslleial entre ports i pràctiques abusives o discriminatòries.

b) L'import de la taxa d'ocupació privativa es fixa prenent com a referència el valor de mercat corresponent al bé de domini públic portuari ocupat.

c) L'import de la taxa d'activitat es fixa prenent com a referència la utilitat derivada de l'aprofitament del domini públic per a l'usuari.

d) L'import de les taxes d'utilització es fixa prenent en consideració la utilitat derivada de la utilització de les infraestructures portuàries i a més ha de tenir en compte els costos directes i indirectes associats a la dotació i manteniment de les infraestructures portuàries, incloent-hi els d'estructura que se li imputin, els financers, els d'amortització de l'immobilitzat i els necessaris per garantir el desenvolupament adequat de la infraestructura i dels serveis inherents a aquesta en funció de les necessitats i requeriments de la demanda.

e) L'import de la taxa d'ajudes a la navegació es fixa per a tot el sistema portuari de titularitat estatal, prenent en consideració els costos directes i indirectes associats a la dotació i manteniment adequat del conjunt d'instal·lacions d'ajuda a la navegació marítima en el litoral marítim espanyol, excloses les que serveixen d'aproximació i accés als ports i el seu abalisament.

f) S'admet la possibilitat de bonificacions en les taxes portuàries en els supòsits i amb els límits que estableix aquesta Llei, a fi de promoure la competitivitat i sostenibilitat econòmica i ambiental de l'activitat portuària i del sistema de transport. L'aplicació a una taxa de més d'una bonificació de les que preveu aquesta Llei s'ha de fer de forma successiva i multiplicadora. A aquests efectes, la quota íntegra s'ha de multiplicar, successivament, pels coeficients reductors corresponents, entenent-se per coeficient reductor la unitat menys el valor de la bonificació en tant per u.

g) A fi que es pugui prendre en consideració l'estructura de costos de cada autoritat portuària i garantir el principi d'autosuficiència economicofinancera, en un marc de competència lleial entre ports, cada autoritat portuària pot proposar en el marc del pla d'empresa anual tres coeficients correctors que s'han d'aplicar respectivament a les quanties bàsiques de les taxes del vaixell (T-1), del passatge (T-2) i de la mercaderia (T-3), amb els límits següents:

1r Els coeficients correctors proposats no poden ser superiors a 1.30.

2n En cas que algun dels coeficients correctors proposats sigui inferior a la unitat, la rendibilitat anual de l'exercici immediatament anterior al pla d'empresa, si s'han aplicat els nous coeficients correctors proposats, ha de ser positiva.

3r En cas que algun dels coeficients correctors proposats sigui més gran que la unitat, la rendibilitat anual en l'exercici immediatament anterior al pla d'empresa, si s'han aplicat els nous coeficients correctors proposats, no ha de ser superior a l'objectiu de rendibilitat anual establert per al conjunt del sistema portuari.

4t En cas que algun dels coeficients correctors proposats sigui inferior a 0.70, la rendibilitat anual en l'exercici anterior al pla d'empresa, si s'han aplicat els nous coeficients correctors proposats, no ha de ser inferior a l'objectiu de rendibilitat anual establert per al conjunt del sistema portuari.

5è La diferència entre els coeficients correctors proposats no pot ser més gran que 0.30.

El ministre de Foment ha de desplegar, mitjançant una ordre, criteris generals que han de regir les propostes d'aquests coeficients correctors, en aplicació de la política econòmica general que dicti el Govern, tenint en compte els principis següents:

Màxima contribució possible de cada port a la competitivitat de la seva àrea d'influència econòmica, limitant pujades de quanties que puguin tenir un efecte inflacionista o un perjudici greu sobre determinats tràfics, particularment els altament dependents del port.

Autosuficiència econòmica de cada autoritat portuària, tenint en compte tant la seva evolució passada com les seves previsions economicofinanceres a mitjà i llarg termini, a través de l'establiment de límits inferiors sobre les quanties.

Garantir la lleial competència interportuària, sobre la base de l'eficiència i qualitat dels serveis prestats al menor cost possible, de manera que les quanties de les taxes incorporin l'estructura de costos de cada autoritat portuària, per evitar situacions de competència deslleial.

Cada autoritat portuària ha de proposar, si s'escau, els coeficients correctors prenent en consideració les previsions d'evolució dels seus tràfics, el nivell d'endeutament, les seves necessitats d'inversió i els seus objectius de gestió, així com la rendibilitat anual objectiu i el rendiment raonable sobre l'actiu no corrent net mitjà exigible per als exercicis corresponents. En cas que no se'n proposi cap, s'entén que es mantenen els de l'exercici anterior sempre que es comprovi el compliment dels límits anteriors, o que tenen un valor igual a la unitat en cas que no s'hagin aprovat anteriorment. Els coeficients correctors definitius per a cada autoritat portuària s'estableixen amb caràcter anual en la Llei de pressupostos generals de l'Estat o en la que, si s'escau, s'aprovi a aquests efectes.

h) En els casos en què aquesta Llei estableixi que la quantia de la taxa es determini en règim d'estimació simplificada, la seva repercussió, quan escaigui, l'han de portar a terme els subjectes passius per l'import que correspongui a aquesta en el dit règim.

i) Les quotes íntegres de les taxes d'utilització, les bases imposables i gravàmens de la taxa d'ocupació i les bonificacions aplicables a les taxes portuàries, així com els coeficients correctors, s'han de trobar publicades al portal d'Internet propi de cada autoritat portuària. Ports de l'Estat ha de consolidar aquesta informació al seu portal propi.

Article 8. *Exempcions.*

1. Estan exempts del pagament de la taxa d'ocupació regulada en aquesta Llei:

a) Els òrgans i entitats de les administracions públiques que per necessitats de funcionament s'hagin de situar en el domini públic portuari, per portar a terme en l'àmbit portuari o marítim activitats de control oficial de mercaderies, vigilància, recerca i desenvolupament tecnològic, inspecció i protecció del medi ambient marí i costaner, de protecció dels recursos pesquers, repressió del contraban, lluita contra el tràfic il·lícit de drogues, seguretat pública i control de passatgers i de mercaderies, salvament, lluita contra la contaminació marina, ensenyaments marítims i les relacionades amb la defensa nacional.

b) La Creu Roja Espanyola del Mar respecte a les activitats pròpies que té encomanades aquesta institució, i altres entitats de caràcter humanitari, sense fins lucratiu i legalment constituïdes, l'activitat de les quals estigui exclusivament vinculada amb l'atenció a tripulants i passatgers, que per necessitats de funcionament s'hagin de situar en el domini públic portuari, prèvia sol·licitud de l'exempció a l'autoritat portuària.

2. Estan exempts del pagament de la taxa d'activitat:

a) Els òrgans i entitats de les administracions públiques, respecte de les activitats a què es refereix el paràgraf a) de l'apartat anterior.

b) La Creu Roja del Mar i altres entitats de caràcter humanitari, sense fins lucratiu i legalment constituïdes, respecte de les activitats a què es refereix el paràgraf b) de l'apartat anterior, prèvia sol·licitud de l'exempció a l'autoritat portuària.

c) Els consignataris de vaixells i de mercaderies, degudament autoritzats, respecte a l'activitat de consignació de vaixells i de mercaderies, sempre que aquestes no impliquin l'ocupació de domini públic.

d) Els proveïdors, degudament autoritzats, respecte a l'activitat d'aprovisionament, sempre que aquesta no impliqui l'ocupació de domini públic.

e) Els titulars de serveis comercials i activitats que, sense estar vinculats a l'ocupació privativa del domini públic, estiguin directament relacionats amb l'entrada o sortida de la zona de servei del port de mercaderies o passatgers.

f) Les corporacions de dret públic i entitats sense fins lucratiu per a les activitats que estiguin directament vinculades amb l'activitat portuària i que siguin d'interès educatiu, investigador, cultural, social o esportiu, prèvia sol·licitud de l'exempció a l'autoritat portuària.

3. Estan exempts del pagament de les corresponents taxes d'utilització i d'ajudes a la navegació:

a) Els vaixells d'Estat, els vaixells i aeronaus afectats al servei de la defensa nacional i, a condició de reciprocitat, els dels exèrcits de països integrats amb Espanya en associacions o aliances militars de caràcter internacional, així com les seves tropes i efectes militars, i els d'altres països que no realitzin operacions comercials i la visita dels quals tingui caràcter oficial o d'arribada forçosa, certificada per l'autoritat competent.

b) Les embarcacions, aeronaus i material propietat de les autoritats portuàries i els de les administracions públiques, o contractats per aquestes, dedicats al servei del port i a les activitats de seguretat pública, vigilància, inspecció, investigació i protecció del medi ambient marí i costaner, protecció dels recursos pesquers, repressió del contraban, lluita contra el tràfic il·lícit de drogues, salvament, lluita contra la contaminació marina, ensenyaments marítims i, en general, missions oficials de la seva competència. Així mateix, a condició de reciprocitat, les

embarcacions i material de les administracions d'altres estats dedicats a les mateixes activitats.

c) Les embarcacions i material de la Creu Roja Espanyola del Mar dedicats a les tasques que té encomanades aquesta institució, així com les mercaderies de caràcter humanitari enviades a zones o regions en crisi o d'emergència, realitzades per entitats sense fins lucratiu i legalment constituïdes, prèvia sol·licitud de l'exempció a l'autoritat portuària.

d) Embarcacions i vaixells en flotació en construcció, reparació, transformació, o desballestament, quan es realitzin en instal·lacions dedicades fonamentalment a aquestes activitats i estiguin atorgades en concessió o autorització que incloguin la làmina d'aigua en la qual es duguin a terme aquestes operacions.

e) Les embarcacions de vela amb eslora no superior a 12 metres, únicament respecte a la taxa d'ajudes a la navegació.

4. Als efectes d'aquesta Llei es consideren entitats sense fins lucratiu les enumerades a l'article 2 de la Llei 49/2002, de 23 de desembre, de règim fiscal de les entitats sense fins lucratiu i dels incentius fiscals al mecenatge.

Article 9. *Gestió, revisió i garanties de cobrament de les taxes.*

1. La gestió i recaptació de les taxes l'efectuen les autoritats portuàries i poden utilitzar per a l'efectivitat del seu cobrament les garanties constituïdes a l'efecte i, si s'escau, la via de constrenyiment. La gestió recaptadora en període executiu la poden efectuar, prèvia formalització del conveni oportú, els òrgans de recaptació de l'Agència Estatal d'Administració Tributària, o els que corresponguin d'altres administracions territorials.

Els subjectes passius estan obligats a practicar les operacions de qualificació i quantificació necessàries per determinar i ingressar l'import del deute tributari. Els criteris, forma i terminis per a això s'aproven per ordre del Ministeri de Foment.

Les taxes són objecte d'autoliquidació pels respectius subjectes passius, en la forma i els terminis que es determinen per resolució del Ministeri de Foment.

2. En els procediments d'aplicació dels tributs s'apliquen els principis i procediments de la Llei general tributària i disposicions de desplegament en el que no s'oposin al que preveu aquesta Llei.

3. L'impagament de qualsevol de les taxes portuàries pot motivar, amb l'advertència prèvia a l'interessat i mentre no regularitzi el seu deute tributari, la prohibició o pèrdua del dret a la utilització o aprofitament especial de les instal·lacions portuàries, prèvia comunicació al capità marítim si afecta la navegació, la suspensió de l'activitat i, si s'escau, l'extinció del títol administratiu corresponent, d'acord amb el que preveu aquesta Llei.

A aquests efectes, s'entén que s'ha produït impagament de les taxes quan no s'efectua l'ingrés del deute tributari en període voluntari.

Secció 2a *Taxa d'ocupació*

Article 10. *Taxa d'ocupació.*

1. El fet imposable d'aquesta taxa consisteix en l'ocupació del domini públic portuari, i del seu vol i subsòl, en virtut d'una concessió o autorització, i inclou la prestació dels serveis comuns del port relacionats amb el domini públic ocupat.

2. Són subjectes passius contribuents de la taxa, segons que correspongui, el concessionari o el titular de l'autorització.

3. La base imposable de la taxa és el valor del bé de domini públic ocupat, que es determina de la forma següent:

a) Ocupació de terrenys. És el valor dels terrenys, que es determina sobre la base de criteris de mercat. A aquest efecte, la zona de servei es divideix en àrees

funcionals i s'assigna als terrenys inclosos en cada una d'aquestes un valor per referència a altres terrenys del terme municipal o dels termes municipals pròxims, amb usos i condicions similars, en particular els qualificats com a ús logístic, comercial o industrial, prenent en consideració l'aprofitament que els correspongui. A més, en el cas d'àrees destinades a la manipulació de mercaderies, també pot prendre en consideració el valor de superfícies portuàries que puguin ser alternatives per als tràfics de l'esmentat port.

En la valoració dels terrenys de cada àrea portuària s'ha de tenir en compte, a més, el grau d'urbanització general de la zona, les característiques d'ordenació establertes en el pla especial del port, la seva centralitat a la zona de servei, i la seva proximitat, accessibilitat i la connexió amb els diferents modes i infraestructures de transport, en particular, a les instal·lacions d'atracada i àrees d'aigua abrigada.

b) Ocupació de les aigües del port. És el valor dels espais d'aigua inclosos en cada una de les àrees funcionals en què es divideix la zona de servei del port, que es determina per referència al valor dels terrenys de les àrees de la zona de servei amb finalitat o ús similar o, si s'escau, al dels terrenys més pròxims. En la valoració s'han de tenir en compte les condicions de recer, profunditat i localització de les aigües, sense que pugui excedir el valor dels terrenys de referència.

No obstant això, quan l'espai d'aigua s'atorgui en concessió per al seu compliment, el valor d'aquest ha de ser l'assignat als terrenys d'utilitat similar que es trobin més pròxims.

c) Ocupació d'obres i instal·lacions. El valor del bé de domini públic ocupat està integrat pels conceptes següents:

1r El valor dels terrenys i de les aigües ocupats.

2n El valor de les infraestructures, superestructures i instal·lacions, en el moment d'atorgar-les, calculat sobre la base de criteris de mercat, i el valor de la seva depreciació anual. Aquests valors, que han de ser aprovats per l'autoritat portuària, s'han de mantenir constants durant el període concessional, i no és aplicable l'actualització anual que preveu l'apartat 6.

El càlcul del valor de les obres i instal·lacions i del valor de la seva depreciació l'efectuen les autoritats portuàries de conformitat amb els criteris següents:

2n.1 Si es tracta d'un bé construït a càrrec de l'autoritat portuària i des de la data de recepció no han transcorregut més de cinc anys, s'ha de considerar com a valor inicial del bé el cost total de la inversió.

2n.2 En els altres casos, el valor del bé es determina mitjançant taxació realitzada per una societat de taxació inscrita en el Registre de societats de taxació del Banc d'Espanya, excepte quan es tracti de béns el valor dels quals no superi els tres milions d'euros, cas en què la taxació la poden realitzar els serveis tècnics de l'autoritat portuària. En els dos casos, el valor del bé es determina en el moment de l'atorgament, s'ha de mantenir constant, i s'ha de prendre en consideració, entre d'altres factors, l'ús a què es destini, el seu estat de conservació i la seva possible obsolescència. Als efectes d'atorgament de noves concessions o autoritzacions, aquestes valoracions tenen una vigència de cinc anys, llevat que els béns hagin patit segons el parer de l'autoritat portuària, des de l'última valoració, una alteració significativa en el seu valor de mercat.

2n.3 La depreciació anual és el resultat de dividir el valor del bé per la seva vida útil. En el cas del 2n.1 la vida útil es determina aplicant les taules de vides útils vigents per als actius integrants de l'immobilitzat material dels organismes públics portuaris. En el cas del 2n.2 la vida útil és la que s'estableix en la taxació.

2n.4 En cas de pròrroga de la concessió o autorització, s'ha de fer una nova taxació de les obres i instal·lacions quan aquestes reverteixin a l'autoritat portuària.

d) Quan l'ocupació del domini públic portuari inclou un ús consumptiu d'aquest, el valor de l'ús és el dels materials consumits a preu de mercat.

4. El tipus de gravamen anual aplicable a la base imposable és el següent:

a) D'acord amb el que disposa el títol d'atorgament, en el supòsit d'ocupació de terrenys i d'aigües del port per a:

1r Activitats portuàries relacionades amb l'intercanvi entre modes de transport, les relatives al desenvolupament de serveis portuaris, així com activitats portuàries comercials, pesqueres i nauticoesportives: el 6 per cent.

2n Activitats auxiliars o complementàries de les activitats portuàries, incloses les logístiques, d'emmagatzematge i les que corresponguin a empreses industrials o comercials: el 7 per cent.

3r Activitats relatives a usos vinculats a la interacció port-ciutat: 8 per cent.

b) En el cas d'ocupació del vol o subsòl de terrenys o espais submergits: el 3 per cent del valor de la base imposable que correspongui als respectius terrenys o aigües, llevat que el seu ús impedeixi utilitzar la superfície, cas en què el tipus de gravamen és el que correspon d'acord amb el que preveu l'apartat 4.a) anterior.

c) D'acord amb el que disposa el títol d'atorgament, en el supòsit d'ocupació d'obres i instal·lacions per a:

1r Activitats portuàries relacionades amb l'intercanvi entre modes de transport, les relatives al desenvolupament de serveis portuaris i a altres activitats portuàries comercials, pesqueres i nauticoesportives: el 6 per cent del valor dels terrenys i de l'espai d'aigua, el 4 per cent del valor de les obres i instal·lacions i el 100 per cent del valor de la depreciació anual assignada. En el cas de llotges pesqueres i altres obres o instal·lacions associades amb l'activitat pesquera, el tipus de gravamen aplicable al valor de l'obra o instal·lació és del 0,5 per cent.

2n Activitats auxiliars o complementàries de les activitats portuàries, incloses les logístiques, d'emmagatzematge i les que corresponguin a empreses industrials o comercials: el 7 per cent del valor dels terrenys, de l'espai d'aigua i de les obres i instal·lacions i el 100 per cent del valor de la depreciació anual assignada.

3r Activitats relatives a usos vinculats a la interacció port-ciutat, el 8 per cent del valor dels terrenys, de l'espai d'aigua i de les obres i instal·lacions i el 100 per cent del valor de la depreciació anual assignada.

d) En el supòsit d'ús consumptiu: el 100 per cent del valor dels materials consumits.

Els gravàmens a aplicar als terrenys i instal·lacions que tinguin com a objecte concessional la construcció, reparació o desballestament de vaixells o embarcacions són els corresponents a activitats portuàries, atès que aquestes activitats no es poden exercir allunyades del litoral.

5. Per determinar el valor dels terrenys i de les aigües del port, el ministre de Foment ha d'aprovar, a proposta de cada autoritat portuària, la corresponent valoració de la zona de servei del port i dels terrenys afectats a ajudes a la navegació, la gestió dels quals s'atribueix a cada autoritat portuària, amb l'informe previ del Ministeri d'Economia i Hisenda i de Ports de l'Estat. La proposta de l'autoritat portuària ha d'estar justificada i ha d'incloure una memòria economicofinancera.

Prèviament a la sol·licitud d'aquests informes i a la remissió de l'expedient al Ministeri de Foment a través de Ports de l'Estat, l'autoritat portuària ha de sotmetre a informació pública la seva proposta durant un termini no inferior a 20 dies.

L'ordre d'aprovació de la corresponent valoració s'ha de publicar en el "Butlletí Oficial de l'Estat". Els valors continguts a l'ordre no són susceptibles de recurs autònom, sense perjudici dels que siguin procedents contra la notificació individual conjunta de l'esmentat valor i de la nova quantia de la taxa als concessionaris i titulars d'autoritzacions.

Les valoracions s'actualitzen l'1 de gener de cada any en una proporció equivalent al 75 per cent de la variació interanual experimentada per l'índex general

de preus de consum per al conjunt nacional total (IPC) corresponent al mes d'octubre anterior. A més es poden revisar per a la totalitat de la zona de servei i dels terrenys afectats a ajudes a la navegació cada cinc anys i, en tot cas, s'han de revisar almenys cada 10 anys. Així mateix, s'han de revisar quan s'aprovi o es modifiqui l'instrument de Delimitació d'espais i usos portuaris, en la part de la zona de servei que es trobi afectada per la modificació o quan es produeixi qualsevol circumstància que en pugui afectar el valor. Quan s'incorpori un nou terreny se li ha d'assignar el valor corresponent als terrenys de l'àrea funcional de característiques similars.

L'actualització del valor dels terrenys i aigües del port no afecta les concessions i autoritzacions atorgades, sense perjudici de l'actualització de la quantia de la taxa de conformitat amb el que preveu l'apartat següent.

6. L'autoritat portuària ha de reflectir en les condicions de la concessió o autorització la quota íntegra de la taxa, que s'ha d'actualitzar anualment, pel que fa a l'ocupació de terrenys i aigües, en una proporció equivalent al 75 per cent de la variació interanual experimentada per l'índex general de preus de consum per al conjunt nacional total (IPC) corresponent al mes d'octubre anterior.

La quota íntegra de la taxa en les concessions i autoritzacions s'ha de revisar, a més, d'acord amb les noves valoracions que siguin aprovades pel ministre de Foment de conformitat amb el que estableix l'apartat anterior. Si com a conseqüència d'aquestes revisions la quantia de la quota íntegra pateix un increment superior al 10 per cent, s'ha d'aplicar un increment màxim anual del 10 per cent fins a assolir la quota resultant de la nova valoració. Tot això, sense perjudici de l'actualització que preveu el paràgraf precedent. En cap cas, com a conseqüència de les revisions que es produeixin durant el període de vigència de la concessió, l'import de la quota íntegra de la taxa es pot incrementar més d'un 20 per cent, cada 15 anys, de la quantia fixada al títol administratiu o, si s'escau, de l'establerta en una revisió anterior, degudament actualitzada en els dos casos en funció de l'IPC. Aquesta limitació no és aplicable a les àrees de la zona de servei destinades a usos vinculats a la interacció port-ciutat i altres usos no portuaris.

7. La meritació de la taxa es produeix en el moment de la notificació de la resolució d'atorgament de la concessió o autorització, excepte en els supòsits de concessions l'inici de les quals es vincula a la data d'extinció d'una altra concessió, o a la data de finalització d'obres que executa l'autoritat portuària, en què la meritació es produeix en el moment de la posada a disposició dels terrenys.

La taxa és exigible per avançat i en els terminis que figurin a les clàusules de la concessió o autorització, que no poden ser superiors a un any. No obstant això, l'autoritat portuària pot acordar pagaments anticipats a càrrec de la taxa que afectin terminis superiors per finançar l'execució d'obres a càrrec de l'autoritat portuària.

Amés, amb caràcter excepcional, i degudament justificat, l'autoritat portuària pot admetre pagaments diferits d'aquesta taxa, sempre que es compleixin els requisits següents:

- a) Els pagaments anuals d'aquesta taxa han de ser sempre superiors al 75 per cent de la quantia corresponent a cada any.
- b) En un període màxim de 10 anys, la suma dels pagaments anuals percebuts ha de ser igual a la quantia total acumulada corresponent a aquest període.
- c) El Consell d'Administració de l'autoritat portuària ha d'aprovar el pla de pagaments diferits, previ informe favorable de Ports de l'Estat.
- d) En cas d'extinció de la concessió o autorització per qualsevol causa durant el període de pagaments diferit, s'han de liquidar les quantitats pendents de pagament fins a arribar a la quantia total de la taxa que li correspongui.

8. En els concursos convocats per l'autoritat portuària per atorgar les concessions o autoritzacions, els plecs de bases poden contenir, entre els criteris per a la seva resolució, que els licitadors ofereixin imports addicionals als establerts per a aquesta taxa. Les quantitats addicionals ofertes, com que no tenen naturalesa tributària, no estan sotmeses al règim d'actualització que preveu l'apartat 6.

9. L'autoritat portuària ha d'aplicar bonificacions a la quota de la taxa que s'han de reflectir en les condicions de la concessió o autorització en els supòsits següents:

a) Quan els subjectes passius realitzin inversions en obres de rebliment, consolidació o millora de terrenys. La quantia de la bonificació es determina en funció de la inversió realitzada, de conformitat amb els criteris següents:

1r Quan el projecte d'una concessió inclogui la realització d'inversions en obres de rebliment a càrrec del concessionari, la bonificació s'ha de quantificar en funció de l'altura mitjana de rebliment fins a una cota d'un metre per damunt de la plenamar viva equinoccial, el cost unitari mitjà del rebliment (per m³), el valor per m² de la superfície objecte de rebliment i el tipus de gravamen anual, els dos conceptes als efectes del càlcul de la taxa d'ocupació, i els anys de concessió, d'acord amb la fórmula següent:

$$b = k \cdot \frac{Cr \times 10000 \times h}{Vt \times t \times n}, (b \leq 75\%)$$

on:

b = bonificació (%) arrodonida a la primera xifra decimal, aplicable des del moment de finalitzar les obres, segons el termini aprovat.

Cr = cost mitjà del rebliment establert per l'autoritat portuària (€/m³), calculat en el moment d'atorgar la concessió.

h = altura mitjana del rebliment fins a un metre per damunt de la plenamar viva equinoccial (m).

Vt = valor de la superfície que ha de ser objecte de rebliment, als efectes de la concessió de domini públic (€/m²) en el moment d'atorgar la concessió.

t = tipus de gravamen anual (%) fixat en l'atorgament de la concessió.

n = termini restant de la concessió en el moment de finalitzar les obres.

k = 1,20 per a n menor o igual a 10 anys i k=1,15 per a n més gran que 10 anys.

2n Aquesta bonificació també s'aplica a les concessions els projectes de les quals prevegin la realització pel concessionari d'inversions en obres de consolidació o millora de terrenys insuficientment consolidats o deficientes. No són objecte de bonificació les inversions en fonamentacions.

La bonificació s'estableix en funció de la inversió unitària per m², realitzada per consolidar el rebliment i obtenir una esplanada acceptable E1 o bona E2 en un rebliment consolidat, d'acord amb les Recomanacions ROM 4.1-94, "Projecte i construcció de paviments portuaris"; el valor per m² de la superfície objecte de consolidació o millora i el tipus de gravamen anual, els dos conceptes als efectes del càlcul de la taxa d'ocupació; i els anys de concessió, d'acord amb la fórmula següent:

$$b = k \cdot \frac{10000 \times Ic}{Vt \times t \times n}, (b \leq 75\%)$$

on:

b = bonificació (%) arrodonida a la primera xifra decimal, aplicable des del moment de finalitzar les obres, segons el termini aprovat.

Ic = inversió unitària en obres de consolidació o millora de terrenys establerta per l'autoritat portuària (€/m²), calculada en el moment d'atorgar la concessió.

Vt = valor de la superfície de terreny que ha de ser objecte de consolidació o millora, als efectes de la concessió de domini públic (€/m²), en el moment d'atorgar la concessió.

t = tipus de gravamen anual (%) fixat en l'atorgament de la concessió.

n = termini restant de la concessió en el moment de finalitzar les obres.

$k = 1,20$ per a n menor o igual a 10 anys i $k=1,15$ per a n més gran que 10 anys.

3r En cas que es produeixin simultàniament obres de rebliment i de consolidació o millora a càrrec del concessionari sobre la mateixa superfície, la bonificació ha de ser la suma de les obtingudes d'acord amb les formulacions dels apartats 1r i 2n, sense que la suma de totes dues pugui superar el 75 per cent.

4t Les bonificacions atorgades no són aplicables en les pròrrogues que, si s'escau, es puguin atorgar, sense perjudici de les noves bonificacions que, eventualment, es puguin establir per noves inversions en aquests mateixos conceptes per a les concessions prorrogades.

b) Quan l'objecte de la concessió consisteixi en la urbanització i comercialització de zones d'activitats logístiques. La quantia de la bonificació es determina en funció de la inversió privada realitzada, de conformitat amb el següent:

1r La bonificació és aplicable a cada fase no urbanitzada establerta en el títol concessional mentre no estiguin finalitzades les obres, segons el programa establert en el títol.

La bonificació s'estableix en funció de la relació entre la inversió i el valor del terreny, als efectes del càlcul de la taxa d'ocupació, segons l'escala següent:

$i = 100 \cdot \frac{I_u}{V_t}$	Bonificació (%)
$10 > i > 0$	0
$20 > i > 10$	15
$30 > i > 20$	25
$40 > i > 30$	35
$50 > i > 40$	45
$i > 50$	50

on:

I_u = inversió unitària en obres d'urbanització establerta per l'autoritat portuària (€/m²).

V_t = valor de la superfície de terreny que ha de ser objecte d'urbanització i comercialització, als efectes de la concessió de domini públic (€/m²), en el moment d'atorgar la concessió.

i = relació entre la inversió en obres d'urbanització i el valor dels terrenys (en tant per cent).

2n La bonificació no pot excedir el 50 per cent de la quota de la taxa aplicable per ocupació dels terrenys a urbanitzar. Aquesta bonificació s'aplica durant la realització de les obres i fins que no finalitzin, de conformitat amb el programa establert en el títol concessional.

c) Quan el titular de la concessió o autorització sigui un òrgan o entitat de les administracions públiques i l'objecte d'aquestes siguin activitats d'interès social o cultural: l'import d'aquesta bonificació ha de ser del 50 per cent de la quota corresponent a la taxa.

d) Quan el titular de la concessió o autorització sigui una corporació de dret públic l'activitat de la qual estigui directament vinculada amb l'activitat portuària: l'import d'aquesta bonificació ha de ser del 50 per cent de la quota corresponent a la taxa associada als espais terrestres, els d'aigua i a les obres i instal·lacions destinats exclusivament a la finalitat corporativa, per a la qual cosa s'ha d'incloure en el títol d'atorgament un pla en què es determini la superfície, obres i instal·lacions dedicades a aquesta finalitat.

e) Quan el titular de la concessió sigui un club nàutic o un altre d'esportiu sense fins lucratives, sempre que almenys un 80% dels atracadors estiguin destinats a embarcacions amb eslora inferior a dotze metres: l'import d'aquesta bonificació ha de ser del 30 per cent de la quota corresponent a la taxa associada als espais terrestres, els d'aigua i a les obres i instal·lacions destinats exclusivament a la realització d'activitats nàutiques, per a la qual cosa s'ha d'incloure en el títol d'atorgament un pla en què es determini la superfície, obres i instal·lacions dedicades a aquesta finalitat.

f) Quan el titular de la concessió executi a càrrec seu obra civil corresponent a infraestructures, rebliments, obres de consolidació i millora del terreny, superestructures i instal·lacions destinades a activitats portuàries relacionades amb l'intercanvi entre modes de transport i a la prestació de serveis portuaris (exclosa la relacionada amb equips de manipulació de mercaderies), per un termini d'execució mínim de tres mesos i superfície mínima de 1.000 metres quadrats: l'import d'aquesta bonificació ha de ser del 95 per cent de la quota de la taxa, aplicada a la liquidació corresponent a la superfície sobre la qual es porten a terme les obres i durant el període d'execució d'aquestes, fins a la data en què finalitzin establerta per l'autoritat portuària en aprovar el projecte, o establerta al títol concessional, amb un màxim de dos anys, de conformitat amb el següent:

El concessionari l'ha de sol·licitar abans de l'inici de les obres.

A la superfície sobre la qual s'executin les obres no hi ha de tenir lloc cap activitat d'explotació per la qual el concessionari pugui obtenir benefici econòmic.

Les obres han de correspondre a un projecte aprovat per l'autoritat portuària.

El concessionari ha d'estar al corrent de les seves obligacions concessionals, en especial les relatives a compromisos d'inversió, abonament de taxes portuàries i, si s'escau, compromisos de política comercial.

El concessionari no s'ha de trobar en situació d'impagament de taxes, ni tenir incoat expedient sancionador o de caducitat de la concessió o suspensió o extinció de la llicència.

En el supòsit que el projecte prevegi l'execució de l'obra per fases, cada una de les fases s'ha de considerar per separat a l'hora d'aplicar la bonificació.

En el supòsit que el concessionari incompleixi algun d'aquests requisits, la bonificació queda automàticament extingida i el concessionari ha d'abonar a l'autoritat portuària les quantitats bonificades més els interessos corresponents.

g) Quan l'objecte de la concessió consisteixi en una terminal de vehicles en règim de mercaderia i en la concessió es disposi de superfície adicional d'emmagatzematge amb base en inversions executades pel concessionari mitjançant la construcció de magatzems o sitges verticals, superior, en conjunt, a la mateixa superfície objecte de concessió, aquesta bonificació ha de ser del 30 per cent de la quantia corresponent a l'ocupació de terrenys. La bonificació és aplicable a partir de l'entrada en servei de les superfícies additionals. En cas que les superfícies additionals estiguin en servei abans de la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei, s'ha d'aplicar a partir de l'esmentada data.

10. A fi d'impulsar la competitivitat dels ports espanyols i la seva adaptació a les condicions existents en cada moment en els mercats internacionals, si l'objecte concessional és una terminal marítima de mercaderies es poden aplicar bonificacions singulars amb caràcter anual de fins al 30% de la quota corresponent a la taxa d'ocupació.

A proposta del Consell d'Administració de l'autoritat portuària, en el pla d'empresa corresponent s'han de fixar de forma motivada les bonificacions aplicables a cada un dels tipus de terminals de mercaderies d'acord amb la situació conjuntural en què es troba el port en relació amb les condicions existents de competència internacional i dels mercats associats amb la mercaderia que s'hi manipula. A la Llei de pressupostos generals de l'Estat o, en la que si s'escau s'aprovi, s'hi han d'incloure les bonificacions assignades a cada tipus d'aquestes terminals.

Aquesta bonificació o la seva possibilitat no s'ha de reflectir en cap cas en el títol d'atorgament de la concessió o autorització. L'aplicació d'aquesta bonificació en un exercici no genera al subjecte passiu el dret a percebre-la en exercicis successius ni cap tipus de dret concessional.

Secció 3a Taxa d'activitat

Article 11. Taxa d'activitat.

1. El fet imposable d'aquesta taxa consisteix en l'exercici d'activitats comercials, industrials i de serveis en el domini públic portuari, subjectes a autorització per part de l'autoritat portuària.

En el supòsit que aquestes activitats impliquin l'ocupació del domini públic portuari, l'autorització d'activitat s'entén incorporada en la corresponent concessió o autorització d'ocupació del domini públic, sense perjudici de l'exigència de les taxes que escaiguin pels dos conceptes.

En el supòsit que l'activitat impliqui la prestació d'un servei portuari, l'autorització d'activitat s'entén incorporada en la corresponent llicència o títol administratiu habilitador de prestació del servei portuari, i aquesta taxa s'ha d'incloure a la llicència.

2. És subjecte passiu de la taxa el titular de l'autorització d'activitat, el titular de la concessió o autorització d'ocupació de domini públic o el titular de la llicència de prestació de servei portuari, segons que correspongui.

3. La meritació de la taxa es produeix en la data d'inici de l'activitat o, en el cas d'activitats que impliquin l'ocupació del domini públic portuari, des del termini màxim per a l'inici de l'activitat establert al títol concessional, llevat de causes justificades segons el parer de l'autoritat portuària.

4. La quota íntegra de la taxa la calcula l'autoritat portuària, aplicant a la base imposable el corresponent tipus de gravamen d'acord amb els criteris i límits següents:

a) Criteris per a la fixació de la base imposable:

1r En els serveis i activitats de manipulació de càrrega, la base imposable és el nombre d'unitats de càrrega manipulades, mesurades en tones, nombre de contenidors o altres elements de transport tipificats, vehicles o qualsevol altra unitat de presentació de la mercaderia.

2n En el servei al passatge, és el nombre de passatgers i vehicles en règim de passatge embarcats i desembarcats.

3r En els serveis tecniconàutics, és el nombre d'unitats d'arqueig brut (GT) dels vaixells servits o el nombre de serveis prestats.

4t En el servei de recollida de residus procedents de vaixells, és la quantitat recollida o el nombre de serveis prestats.

5è En la resta de serveis i activitats portuàries, així com les auxiliars i complementàries, la base imposable és el nombre d'unitats representatives de la quantia del servei prestat o de l'activitat exercida o el nombre de serveis prestats. Si no és possible mesurar-los, és el volum de negoci desenvolupat al port.

6è En el cas d'activitats relatives a usos vinculats a la interacció port-ciutat, és el nombre d'unitats representatives de la quantia de l'activitat exercida o el volum de negoci desenvolupat al port.

b) L'autoritat portuària ha de fixar el tipus de gravamen, el qual ha de garantir l'explotació adequada del domini públic portuari, prenent en consideració, entre altres:

Les característiques i condicionaments específics de cada activitat i la seva situació competitiva.

L'interès portuari de l'activitat i de la seva influència en la consolidació de tràfics existents i captació de nous tràfics.

El nivell d'inversió privada.

Les previsions raonables de la informació economicofinancera de l'activitat, d'acord amb els límits següents:

Superior:

En els casos previstos a la lletra a), apartats 1r, 2n, 3r, 4t i 5è, la quota íntegra anual de la taxa no pot excedir el més alt dels valors següents que siguin aplicables:

1r El 100 per cent de la quota líquida anual de la taxa per ocupació del domini públic.

2n La quantitat que resulti d'aplicar els tipus de gravamen següents al volum de tràfic portuari manipulat:

0,60 € per tona de granel líquid.

0,90 € per tona de granel sòlid.

1,20 € per tona de mercaderia general.

10,00 € per unitat de contenidor normalitzat menor o igual a 20', inclosa si s'escau una plataforma de fins a 6,10 m i vehicle rígid amb caixa de fins a 6,10 m.

20,00 € per unitat de contenidor normalitzat més gran que 20', inclosa si s'escau una plataforma de transport, semiremolc o remolc de fins a 12,30 m i vehicle rígid o articulad amb caixa de fins a 12,30 m.

25,00 € per unitat de vehicle articulad amb diversos remolcs o semiremolcs (tren de carretera).

1,50 € per unitat d'element de transport o de càrrega buit que no tinguin la condició de mercaderia.

4,00 € per vehicle en règim de mercaderia de més de 1.500 kg de pes i 2,00 € per vehicle en règim de mercaderia de no més de 1.500 kg de pes.

1,80 € per passatger.

2,00 € per motocicletes, vehicles de dues rodes, automòbils de turisme i vehicles similars, inclosos elements remolcats, en règim de passatge.

10,00 € per autocars i vehicles de transport col·lectiu.

Aquests tipus màxims s'actualitzen anualment en la mateixa proporció equivalent al 75% de la variació interanual experimentada per l'índex general de preus de consum per al conjunt nacional total (IPC) el mes d'octubre. L'actualització és efectiva a partir de l'1 de gener següent.

3r Del 6 per cent de l'import net anual de la xifra de negoci o, si no, del volum de negoci desenvolupat al port a l'empara de l'autorització.

La quota íntegra anual en el cas que preveu la lletra a), apartat 6è), no pot ser superior al 8 per cent de l'import net anual de la xifra de negoci o, si no, del volum de negoci desenvolupat al port a l'empara de l'autorització o llicència.

Inferior:

En els casos previstos a la lletra a), apartats 1r, 2n, 3r, 4t i 5è, la quota íntegra anual no pot ser inferior als valors següents, segons correspongui:

1r Quan l'activitat es realitzi amb ocupació privativa del domini públic portuari, un 20 per cent de la quota líquida anual de la taxa d'ocupació corresponent als valors dels terrenys i de les aigües ocupades. No obstant això, en aquests casos, quan s'adopti com a base imposable de la taxa d'activitat el volum de tràfic, no pot ser inferior al valor resultant d'aplicar el tipus de gravamen fixat al tràfic o activitat mínim anual compromès, si s'escau, en el títol habilitador de l'ocupació del domini públic.

2n Quan l'activitat es realitzi sense ocupació privativa del domini públic, un u per cent de l'import net anual de la xifra de negoci o, si no, del volum de negoci desenvolupat al port a l'empara de l'autorització o llicència.

La quota íntegra anual en el cas que preveu la lletra a), apartat 6è), no pot ser inferior al 2 per cent de l'import net anual de la xifra de negoci o, si no, del volum de negoci desenvolupat al port a l'empara de l'autorització.

La base imposable i el tipus de gravamen associat a aquesta s'han de fixar, en el moment d'atorgar l'autorització o llicència, d'acord amb els criteris i límits establerts en aquest article, i han de figurar a l'autorització d'activitat, a la llicència o, si s'escau, al títol habilitador de la concessió o autorització d'ocupació privativa de domini públic portuari. La base imposable i el tipus de gravamen no són revisables, sense perjudici de la seva actualització de conformitat amb el que estableix l'apartat 5 d'aquest article.

5. Quan la base imposable de la taxa no sigui el volum de negoci, el tipus de gravamen s'ha d'actualitzar anualment a partir de l'1 de gener, en la mateixa proporció equivalent al 75 per cent de la variació interanual experimentada per l'índex general de preus de consum per al conjunt nacional total (IPC) el mes d'octubre anterior. L'actualització es fa efectiva a partir de l'1 de gener següent.

6. La taxa és exigible de conformitat amb el que estableixen les clàusules del títol habilitador, sense que es pugui establir un termini de liquidació superior a un any. En el supòsit que la taxa sigui exigible per avançat, se n'ha de calcular la quantia, per al primer exercici, sobre les estimacions efectuades en relació amb el volum de tràfic o de negoci, i en els exercicis successius, sobre les dades de l'any anterior, i al final de cada exercici s'ha de regularitzar amb les dades reals.

7. En els concursos convocats per l'autoritat portuària per a l'atorgament de les concessions o autoritzacions, els plecs de bases poden contenir, entre els criteris per a la seva resolució, que els licitadors ofereixin imports addicionals als establerts per a aquesta taxa. Les quantitats addicionals ofertes, com que no tenen naturalesa tributària, no s'han d'actualitzar de conformitat amb el que estableix l'apartat 5.

Secció 4a Taxes d'utilització

Article 12. Àmbit d'aplicació.

1. Les autoritats portuàries exigeixen per la utilització de les instal·lacions portuàries el pagament de les taxes següents:

- T-1: taxa del vaixell.
- T-2: taxa del passatge.
- T-3: taxa de la mercaderia.
- T-4: taxa de la pesca fresca.
- T-5: taxa de les embarcacions esportives i d'esbarjo.
- T-6: taxa per utilització especial de la zona de trànsit.

2. La realització dels fets imposables en les taxes d'utilització es produeix per la utilització de tots o algun dels béns o instal·lacions especificats en aquests.

Article 13. Taxa del vaixell (T-1).

1. El fet imposable d'aquesta taxa és la utilització pels vaixells de les aigües de la zona de servei del port i de les obres i instal·lacions portuàries que permeten l'accés marítim al lloc d'atraca o de fondeig que els hagi estat assignat i l'estada en aquests llocs en les condicions que s'estableixin. Així mateix constitueix el fet imposable d'aquesta taxa la prestació dels serveis comuns de titularitat de la respectiva autoritat portuària dels quals es beneficien els usuaris sense necessitat de sol·licitud, relacionats amb els elements del domini públic anteriors.

2. Són subjectes passius, a títol de contribuents i solidàriament, el propietari, el navilier i el capità del vaixell.

Si el vaixell està consignat, és subjecte passiu substituït dels contribuents el consignatari del vaixell.

Als molls, pantalans i instal·lacions portuàries d'atracada atorgades en concessió o autorització, és subjecte passiu substituït dels contribuents el concessionari o l'autoritzat.

Tots els substituïts designats en aquest precepte queden solidàriament obligats a complir les prestacions materials i formals derivades de l'obligació tributària, sense perjudici que l'autoritat portuària s'adrexi en primer lloc al titular de la concessió o de l'autorització. En cas que els substituïts incompleixin les seves obligacions, en especial en cas d'impagament de la taxa, l'autoritat portuària en pot exigir el compliment als contribuents. Tot això, sense perjudici de les responsabilitats en què hagin pogut incórrer els substituïts.

3. Aquesta taxa es merita quan el vaixell entra a les aigües de la zona de servei del port.

4. La quota íntegra de la taxa és la següent:

I. Per l'accés i estada dels vaixells o artefactes flotants al lloc d'atracada o de fondeig, a la zona I o interior de les aigües portuàries, excepte en el cas d'atracada en dic exempt, la quantitat resultant del producte de la centèsima part de l'arqueig brut del vaixell (GT), amb un mínim de 100 GT, pel temps d'estada, computat en períodes d'una hora o fracció amb un mínim de tres hores per escala i un màxim de 15 hores per escala cada 24 hores, i per la quantitat resultant d'aplicar a la quantia bàsica B, o S en el cas de transport marítim de curta distància, el coeficient corrector de la taxa del vaixell aprovat d'acord amb el que disposa l'article 7.g) i els coeficients següents, segons correspongui:

1r Atracador no atorgat en concessió o autorització:

Vaixells atracats de costat a molls o pantalans: 1,00.

Vaixells atracats de punta a molls o pantalans, vaixells abarloats a altres vaixells, vaixells amarrats a boies o a punts fixos que no tinguin la consideració d'atracadors, i vaixells fondejats: 0,80.

2n Atracador atorgat en concessió o autorització:

Atracats o fondejats amb espai d'aigua en concessió o autorització, sempre que la superfície de l'espai d'aigua atorgat en concessió sigui almenys la superfície requerida pel vaixell per a la seva permanència en el lloc d'atracada en condicions de seguretat:

0,60 per a vaixells atracats de costat a molls o pantalans.

0,50 per a vaixells atracats de punta a molls i pantalans, vaixells abarloats a altres vaixells, vaixells amarrats a boies o a punts fixos que no tinguin la condició d'atracadors, i vaixells fondejats.

Atracats o fondejats sense espai o amb espai insuficient d'aigua en concessió o autorització:

0,70 per a vaixells atracats de costat a molls o pantalans.

0,60 per a vaixells atracats de punta a molls i pantalans, vaixells abarloats a altres vaixells, vaixells amarrats a boies o a punts fixos que no tinguin la condició d'atracador, i vaixells fondejats.

3r Atracada o fondeig en ports en règim concessional: 0,30.

4t Atracada o fondeig de vaixells que entren en zona I únicament per avituallar-se, aprovisionar-se o reparar, amb estada màxima de 48 hores, s'aplica un coeficient de 0,25 a la quota íntegra prevista en els apartats 1r a 3r. Per a estades superiors a 48 hores, s'aplica el règim general que li correspongui per a tot el període.

5è Per raó de l'estada i utilització prolongada de les instal·lacions d'atracada o fondeig situades a la zona I, o bé perquè el vaixell porta a terme les seves activitats fonamentalment a l'interior de la zona de servei del port, o bé perquè roman al lloc d'atracada, s'exceptuen del règim tarifari establert als apartats 1r i 4t anteriors els vaixells quan compleixin les condicions esmentades, als quals s'apliquen els coeficients següents segons correspongui:

Vaixells de tràfic interior de mercaderies i passatgers exclusivament a la zona de servei del port, o en aigües marítimes interiors com ara rieres o badies: 4,00.

Vaixells destinats al dragatge i a l'avituallament: 4,67.

Vaixells en flotació en construcció, gran reparació, transformació, així com vaixells en desballestament, fora d'una drassana: 1,33.

Vaixells en flotació en construcció, gran reparació, transformació, així com vaixells en desballestament en drassana: 0,50.

Vaixells pesquers, quan estiguin en parada biològica, en veda o no tinguin llicència: 0,45.

Vaixells en dipòsit judicial: 1,00.

Vaixells inactius, fins i tot pesquers i artefactes flotants: 4,67.

Vaixells destinats a la prestació dels serveis de remolc, amarratge, practicatge i a altres serveis portuaris: 2,33.

Altres vaixells l'estada dels quals sigui superior a un mes, a partir que finalitzi l'esmentat període: 4,67.

Als efectes de l'aplicació d'aquest apartat, es considera estada i utilització prolongada la que sigui deguda als supòsits anteriors sempre que sigui superior a set dies, tret del que disposa específicament l'últim supòsit en aquest sentit.

En els casos de vaixells destinats a dragatges i avituallament i de vaixells destinats als serveis de remolc, amarratge, practicatge i altres serveis portuaris, són aplicables els valors de 4,67 i 2,33 respectivament, des del primer dia d'estada a la zona I.

En aquests supòsits, el mínim arqueig brut del vaixell (GT) a considerar en el càlcul de la quota íntegra de la taxa és de 50 GT, i el temps d'estada no es mesura en períodes d'una hora o fracció, com és la norma general, sinó en períodes de 24 hores o fracció.

A més, la quota íntegra de la taxa en els supòsits d'aquest apartat 5è) és la que resulta d'aplicar a la prevista els coeficients següents, sempre que el lloc d'atracada estigui atorgat en concessió o autorització:

En atracadors atorgats en concessió o autorització, sense espai o amb espai insuficient d'aigua en concessió o autorització: 0,70.

En atracadors atorgats en concessió o autorització, quan l'espai d'aigua ocupada també estigui en concessió o autorització, sempre que la superfície de l'espai d'aigua atorgat en concessió sigui almenys la superfície requerida pel vaixell per a la seva permanència en el lloc d'atracada en condicions de seguretat: 0,60.

En ports atorgats en concessió: 0,30.

6è Sense utilització de lloc d'atracada o fondeig:

En el cas d'accés o partida dels vaixells fins a un dic sec o flotant, grada o instal·lació d'avarada, o des d'aquests llocs, o en general per accés sense utilització de lloc d'atracada o fondeig, la quota íntegra de la taxa és el producte de la quantia bàsica (B o S en el cas del transport marítim de curta distància) pel coeficient corrector de la taxa del vaixell establert d'acord amb el que disposa l'article 7.g), per la centèsima part de l'arqueig brut del vaixell (GT, amb un mínim de 100 GT) i per un coeficient igual a 2,00.

7è Als vaixells de creuer turístic:

Amb caràcter general: 0,70.

Quan realitzin una escala en un port considerat com a port base, d'acord amb la definició que conté l'annex II d'aquesta Llei: 0,56.

Quan pertanyin a una mateixa companyia de creuers, d'acord amb la definició que conté l'annex II d'aquesta Llei, sempre que en conjunt efectuïn almenys 12 escales en un any com a port base o 8 escales si el trànsit és manifestament estacional: 0,50.

S'entén que el trànsit és manifestament estacional quan totes les escales anuals es concentren en un trimestre.

Aquests coeficients són compatibles amb els dels apartats 1r, 2n i 3r.

8è Als vaixells que realitzin la càrrega o descàrrega de mercaderies per rodament, com ara els de tipus ro-ro pur, ro-pax, con-ro i ferri:

Amb caràcter general: 0,90.

Quan estigui integrat en un servei marítim regular, d'acord amb la definició de servei marítim regular inclosa a l'annex II de la Llei: 0,60.

Aquests coeficients són compatibles amb els dels apartats 1r, 2n i 3r.

9è Als vaixells integrats en serveis marítics interinsulars en un mateix arxipèlag: 0,25.

De conformitat amb el que disposa la jurisprudència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea perquè siguin admissibles excepcions en l'aplicació del Reglament comunitari (CEE) 4055/86, es justifica el coeficient reductor per raons d'interès general associades amb la necessitat de potenciar la cohesió dels territoris insulars que conformen un arxipèlag i evitar els efectes que tenen per al desenvolupament econòmic i la competitivitat de les illes menors de l'arxipèlag els costos addicionals que suposa la doble insularitat. Aquest coeficient és compatible amb els dels apartats 1r, 2n i 3r.

Als supòsits 5è, 6è i 7è d'aquest apartat 1 només se'ls pot aplicar la quantia bàsica B. Els supòsits 8è i 9è únicament són aplicables als casos en què correspongui aplicar la quantia bàsica S. Els supòsits 8è i 9è no són compatibles entre si.

II. La quota íntegra de la taxa per l'accés i estada dels vaixells o artefactes flotants en el lloc d'atracada únicament a la zona II o exterior de les aigües portuàries, tret del que preveu específicament l'apartat III per a vaixells fondejats, és el 30 per cent de la prevista a l'apartat I, segons correspongui. Al seu torn, en el cas d'atracada del vaixell en dics exempts en zona I, la quota íntegra de la taxa del vaixell és el 50 per cent de la prevista a l'apartat I, segons correspongui. No obstant això, en els casos en què el vaixell no realitzi operacions comercials, llevat d'avituallament, aprovisionament o reparació, en les dues situacions aquesta taxa es merita des del segon dia d'estada o des de l'inici, si s'escau, de les operacions comercials no exceptuades. A aquests efectes, l'accés a un dic sec o flotant, grada o instal·lació d'avarada es considera operació comercial.

III. En el supòsit de vaixells fondejats a la zona II o exterior de les aigües portuàries, la quota íntegra és el producte de la centèsima part de l'arqueig brut del vaixell (GT), amb un mínim de 100 GT, per cada dia natural d'estada o fracció i per la quantitat resultant d'aplicar a la quantia bàsica B, o S en el cas de transport marítim de curta distància, el coeficient corrector de la taxa del vaixell que correspongui d'acord amb el que disposa l'article 7.g) i els següents coeficients, segons correspongui:

a) Vaixells fondejats en aigües no atorgades en concessió:

Amb caràcter general: 0,80.

Vaixells en reparació, en què les reparacions són realitzades per personal aliè a la tripulació del vaixell, i vaixells que realitzen operacions d'avituallament i aprovisionament: 0,48.

b) Vaixells fondejats en aigües atorgades en concessió:

Amb caràcter general: 0,40.

Vaixells en reparació, en què les reparacions són realitzades per personal aliè a la tripulació del vaixell, i vaixells que realitzen operacions d'avituallament i aprovisionament: 0,24.

En aquests supòsits, la taxa es merita des del quart dia d'estada, llevat que s'hagin realitzat anteriorment operacions comercials diferents de les incloses en els supòsits a) i b), cas en què es merita a partir del dia d'inici d'aquestes operacions.

5. El temps d'estada es compta des de l'hora en què es dona el primer cap al punt d'amarratge, o es fondeja l'àncora, fins al moment que el vaixell amolla l'última amarra o lleva l'àncora del fons.

No obstant això, als efectes del còmput de l'estada, el període entre les 12 hores de dissabte o les 18 hores del dia anterior a un festiu fins a les 8 hores de dilluns o de l'endemà del festiu, respectivament, computa un màxim de cinc hores, sempre que durant aquest període no s'hagi efectuat cap tipus d'operació comercial, inclosos avituallament, aprovisionament i reparació. Quan el temps d'estada durant aquest període superi les 5 hores, l'inici del temps d'estada per computar el límit màxim de 15 hores cada 24 hores s'ha de mesurar a partir de les 8 hores de dilluns o de l'endemà del festiu. El temps d'estada en fondeig a la zona II es computa separatament del que pot correspondre a altres formes d'utilització pel vaixell de la zona de servei del port i de les obres i instal·lacions portuàries.

Sense perjudici del que s'assenyala a l'apartat anterior, en cas que en la mateixa escala s'utilitzin diversos atracadors o llocs de fondeig situats en una mateixa zona, es considera una única estada per a tota l'escala. Si d'això en resulta l'existència de diferents subjectes passius o són aplicables diferents coeficients per a la definició de la quota íntegra de la taxa, s'ha de repartir el temps d'estada de forma proporcional a l'estada en cada atracador.

6. En funció del nombre d'escales en un mateix port i durant l'any natural, del conjunt dels vaixells que realitzin un servei marítim a un determinat tipus de tràfic i siguin operats per una mateixa empresa naviliera o companyia de creuers (o bé dels vaixells de diferents companyies navilieres que formen part d'un servei marítim regular, mitjançant acords d'explotació compartida de vaixells), la quota de la taxa es multiplica, prèvia sol·licitud del subjecte passiu, pels coeficients següents:

- Des de l'escala 1 fins a l'escala 12: 1,00.
- Des de l'escala 13 fins a l'escala 26: 0,95.
- Des de l'escala 27 fins a l'escala 52: 0,85.
- Des de l'escala 53 fins a l'escala 104: 0,75.
- Des de l'escala 105 fins a l'escala 156: 0,65.
- Des de l'escala 157 fins a l'escala 312: 0,55.
- Des de l'escala 313 fins a l'escala 365: 0,45.
- A partir de l'escala 366: 0,35.

En cas que el servei marítim sigui regular s'han d'aplicar els coeficients anteriors reduïts en 5 centèsimes.

Les companyies navilieres que tinguin acords d'explotació compartida dels seus vaixells ho han d'acreditar de manera fefaent davant l'autoritat portuària corresponent. S'entenen com a tals els que suposen una programació conjunta d'itineraris i dates i una utilització compartida i recíproca de vaixells i, si s'escau, d'equipaments i infraestructures de transport. En aquest cas també s'ha d'acreditar que el servei es presta amb caràcter general i amb publicitat als possibles usuaris.

La qualificació de servei marítim a un determinat tipus de tràfic i de servei marítim regular l'efectua l'autoritat portuària, prèvia sol·licitud de l'interessat, que ha d'especificar els punts següents:

- a) La relació de vaixells que prestaran inicialment el servei, identificats pel seu nom i número IMO.
- b) Els ports inclosos en el servei.

c) El tipus de passatge, mercaderies, elements de transport i unitats de càrrega als quals prestaran el servei.

d) El nombre d'escales i les dates previstes en què es prestarà el servei durant l'any natural.

En cas que la sol·licitud la presentin diverses companyies navilieres que formen part d'un servei marítim a un determinat tipus de tràfic prestat amb regularitat mitjançant acords d'explotació compartida, han d'incloure a la sol·licitud, a més, una declaració conjunta acreditativa de l'acord. Aquesta declaració l'han de subscriure la totalitat de les empreses navilieres o de creuers incloses en el servei marítim prestat amb regularitat, o els seus agents consignataris. Les sol·licituds s'han de presentar abans de la primera escala del vaixell del servei marítim, o del servei marítim regular, i s'ha de renovar anualment.

Qualsevol modificació que s'hagi de produir en un servei marítim, o servei marítim regular, a un determinat tipus de tràfic, s'ha de comunicar prèviament a l'autoritat portuària.

7. El valor de la quantia bàsica de la taxa del vaixell (B i S) s'estableix per a totes les autoritats portuàries en 1,50 € i 1,30 €, respectivament. Aquests valors poden ser revisats en la Llei de pressupostos generals de l'Estat o en una altra que, si s'escau, s'aprovi a aquests efectes en funció de l'evolució dels costos portuaris, logístics i del transport, així com dels productes transportats, prenent en consideració les necessitats associades a la competitivitat del node portuari i de l'economia.

A més, els valors de les quanties bàsiques de la taxa del vaixell (B i S) poden ser afectats pel coeficient corrector de la taxa del vaixell que preveu l'article 7.g).

8. En cas que no es disposi de l'arqueig brut segons el Conveni internacional d'arqueig de vaixells (Conveni internacional de Londres de 1969) s'ha d'aplicar el següent valor estimat d'arqueig brut:

Valor estimat d'arqueig brut = $0,4 \times E \times M \times P$, on:

E = eslora total en metres.

M = mànega en metres.

P = puntal de traçat en metres.

9. Si algun vaixell prolonga l'estada en el seu atracador o en el seu lloc de fondeig per damunt del temps autoritzat, l'autoritat portuària ha de fixar un termini perquè l'abandoni, transcorregut el qual queda obligat a amollar amarres, excepte per detenció, sense perjudici que en aquest cas l'autoritat portuària assigni un altre atracador o lloc de fondeig. En cas d'incompliment de l'ordre, l'autoritat portuària pot imposar les següents multes coercitives, que no tenen caràcter tributari:

a) Per cada una de les dues primeres hores o fracció, a partir de la finalització del termini fixat per abandonar l'atracador o fondeig, l'import de la taxa corresponent a quinze hores.

b) Per cada una de les hores restants, tres vegades l'import de la taxa corresponent a quinze hores.

Article 14. *Taxa del passatge (T-2).*

1. El fet imposable d'aquesta taxa consisteix en la utilització pels passatgers, pel seu equipatge i, si s'escau, pels vehicles que aquests embarquin o desembarquin en règim de passatge, de les instal·lacions d'atracada, accessos terrestres, vies de circulació i altres instal·lacions portuàries. Així mateix constitueix el fet imposable d'aquesta taxa la prestació dels serveis comuns de titularitat de la respectiva autoritat portuària dels quals es beneficien els usuaris sense necessitat de sol·licitud, relacionats amb els anteriors elements del domini públic.

No està subjecta a aquesta taxa la utilització de maquinària i elements mecànics mòbils per a les operacions d'embarcament i desembarcament, que està subjecta, si s'escau, a la tarifa corresponent.

2. Són subjectes passius, a títol de contribuent i solidàriament, el navilier i el capità del vaixell.

Si el vaixell està consignat, és subjecte passiu substituït dels contribuents el consignatari del vaixell en què viatgen els passatgers i vehicles en règim de passatge.

En atracadors i estacions marítimes atorgades conjuntament en concessió o autorització, el concessionari o autoritzat té la condició de subjecte passiu substituït dels contribuents.

Els substituïts designats en aquest precepte queden solidàriament obligats al compliment de les prestacions materials i formals derivades de l'obligació tributària, sense perjudici que l'autoritat portuària s'adrexi en primer lloc al concessionari o a l'autoritzat.

En cas que els substituïts incompleixin les seves obligacions, en especial, en cas d'impagament de la taxa, l'autoritat portuària en pot exigir el compliment als contribuents. Tot això, sense perjudici de les responsabilitats en què hagin pogut incórrer els substituïts.

3. Aquesta taxa es merita quan s'inicia l'operació d'embarcament, desembarcament o tràfic dels passatgers i, si s'escau, dels vehicles.

4. La quota íntegra de la taxa aplicable a cada passatger i vehicle en règim de passatge és la quantitat resultant d'aplicar a la quantia bàsica (P) el coeficient corrector de la taxa del passatge que correspongui d'acord amb el que disposa l'article 7.g) i els coeficients següents, segons correspongui:

a) En atracadors i estacions marítimes sense concessió o autorització:

1r Cas general:

Passatger en règim de transport en embarcament i desembarcament en tràfics entre països Shengen: 0,75.

Passatger en règim de transport en embarcament i desembarcament en tràfics amb països no Shengen: 1,00.

Passatger en règim de creuer turístic en el port d'inici o final de travessia en embarcament i desembarcament, a aplicar el dia d'embarcament o desembarcament, respectivament: 1,20.

Passatger en règim de creuer turístic en el port d'inici o final de travessia amb més d'un dia de permanència al port, llevat del dia d'embarcament i desembarcament: 0,75. En aquest cas, la quota íntegra de la taxa s'aplica per passatger i dia o fracció d'estada al port posterior al dia d'embarcament o anterior al dia de desembarcament.

Passatger en règim de creuer turístic en trànsit: 0,75. En aquest cas, la quota íntegra de la taxa s'aplica per passatger i dia o fracció d'estada al port.

Motocicletes i vehicles de 2 rodes en règim de passatge en embarcament o desembarcament: 1,30.

Automòbils de turisme i vehicles similars en règim de passatge, en embarcament o desembarcament, incloent-hi elements remolcats, amb una longitud total de fins a 5 metres de llargada: 2,90.

Automòbils de turisme en règim de passatge, en embarcament i desembarcament incloent-hi elements remolcats, amb una longitud total de més de 5 metres de llargada: 5,80.

Autocars i altres vehicles de transport col·lectiu en règim de passatge, en embarcament o desembarcament: 15,60.

Els conductors d'elements de transport subjectes a la taxa de la mercaderia queden exempts de pagar la taxa del passatge.

2n Quan la navegació es produeixi exclusivament a les aigües de la zona de servei del port, o en aigües interiors marítimes com ara ries i badies:

Passatger en embarcament o desembarcament: 0,02.

Motocicletes i vehicles de 2 rodes en embarcament o desembarcament: 0,40.

Automòbils de turisme i vehicles similars en embarcament i desembarcament, incloent-hi elements remolcats, amb una longitud total de fins a 5 metres de llargada: 0,90.

Automòbils de turismes i vehicles similars en embarcament i desembarcament, incloent-hi elements remolcats, amb una longitud total de més 5 metres de llargada: 1,80.

Autocars i altres vehicles de transport col·lectiu, en embarcament o desembarcament: 3,00.

3r Passatgers en viatges turístics locals o en excursions marítimes conjuntament per embarcament i desembarcament:

Si el viatge no es produeix exclusivament dins de la zona de servei del port o en aigües interiors marítimes com ara ries o badies: 0,20.

Si el viatge es produeix exclusivament dins de la zona de servei del port o en aigües interiors marítimes com ara ries o badies: 0,04.

b) En atracadors i estacions marítimes atorgades conjuntament en concessió o autorització, els coeficients són el 50 per cent dels indicats a l'apartat a).

c) En estacions marítimes atorgades en concessió o autorització, sense que els atracadors hagin estat atorgats en concessió o autorització, els coeficients són el 75 per cent dels indicats a l'apartat a).

d) En els supòsits de passatgers en règim de transport i als vehicles en règim de passatge transportats per vaixells integrats en serveis marítimes regulars, els coeficients són el 80 per cent dels indicats a l'apartat a). 1r o dels que resultin d'aplicar els apartats b) i c).

e) En els supòsits de passatgers en règim de transport i de vehicles en règim de passatge transportats en vaixells integrats en serveis marítimes interinsulars en un mateix arxipèlag, els coeficients són el 20 per cent dels indicats a l'apartat a). 1r o dels que resultin d'aplicar els apartats b) i c).

De conformitat amb el que disposa la jurisprudència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea perquè siguin admissibles excepcions en l'aplicació del Reglament comunitari (CEE) 4055/86, es justifica l'esmentat coeficient reductor per raons d'interès general associades amb la necessitat de potenciar la cohesió dels territoris insulars que conformen un arxipèlag i evitar els efectes que tenen per al desenvolupament econòmic i la competitivitat de les illes menors els costos addicionals que suposa la doble insularitat.

Les reduccions que preveuen els supòsits d) i e) són incompatibles entre si.

5. En els supòsits de navegació que es produeixin exclusivament en les aigües de la zona de servei d'un port o en aigües interiors marítimes com ara ries o badies i en els de viatge turístic local, la taxa es pot exigir en règim d'estimació simplificada, llevat de renúncia expressa del subjecte passiu. La quota tributària s'ha d'establir tenint en compte les dades estadístiques dels dos últims anys, i s'ha d'efectuar periòdicament una liquidació global per l'import que correspongui al tràfic estimat. Els qui s'acullen a aquest règim tenen una bonificació del 30 per cent en l'import de la quota tributària.

6. El valor de la quantia bàsica de la taxa del passatge (P) s'estableix per a totes les autoritats portuàries en 3,40 €. El valor pot ser revisat en la Llei de pressupostos generals de l'Estat o en una altra que, si s'escau, s'aprovi a aquests efectes en funció de l'evolució dels costos portuaris, logístics i del transport, així com dels productes transportats, prenent en consideració les necessitats associades a la competitivitat del node portuari i de l'economia.

A més, el valor de la quantia bàsica de la taxa del passatge (P) pot ser afectat pel coeficient corrector de la taxa del passatge que s'estableix a l'article 7.g).

Article 15. *Taxa de la mercaderia (T-3).*

1. El fet imposable d'aquesta taxa consisteix en la utilització per les mercaderies d'entrada o sortida marítima, o que es transbordin o efectuin tràfic marítim o terrestre, així com dels seus elements de transport, de les instal·lacions d'atraca, zones de manipulació associades a la càrrega i descàrrega del vaixell, accessos i vies de circulació terrestres viaris i ferroviaris, i altres instal·lacions portuàries, incloent-hi l'estada a les àrees de la zona de servei habilitades com a zones de trànsit per l'autoritat portuària fins a un màxim de:

En operacions d'entrada o de sortida marítima, així com de tràfic marítim i tràfic interior: quatre hores des de l'entrada a la zona de servei del port o del seu desembarcament, segons correspongui, per a les mercaderies i elements de transport en què els elements rodants que les transporten hagin format o hagin de formar part del transport marítim, i 48 hores en els altres casos.

En les operacions de tràfic terrestre: quatre hores des de l'entrada a la zona de servei del port.

Als efectes d'aquesta taxa també es consideren mercaderies que efectuen tràfic terrestre les que accedeixen a la zona de servei del port per via terrestre sense utilitzar en cap moment la via marítima, per sotmetre's a processos de transformació o de valor afegit, i també surten d'aquesta zona per via terrestre una vegada sotmeses als processos esmentats, llevat que tinguin com a destí o origen zones d'activitats logístiques, o d'emmagatzematge, o plantes de construcció i reparació naval, situades a la zona de servei del port. Així mateix constitueix el fet imposable d'aquesta taxa la prestació dels serveis comuns de titularitat de la respectiva autoritat portuària dels quals es beneficien els usuaris sense necessitat de sol·licitud, relacionats amb els anteriors elements del domini públic.

2. Són subjectes passius de la taxa:

a) En el supòsit de mercaderies i els seus elements de transport d'entrada o sortida marítima, o que es transbordin o es trobin en règim de tràfic marítim, són subjectes passius contribuents amb caràcter solidari el navilier, el propietari de la mercaderia i el capità del vaixell.

Si el vaixell o la mercaderia i els seus elements de transport estan consignats, són subjectes passius substituïts el consignatari del vaixell o el consignatari, transitari o operador logístic representant de la mercaderia.

En terminals i altres instal·lacions de manipulació de mercaderies atorgades en concessió o autorització, el concessionari o autoritzat és el subjecte passiu substituït.

b) En el cas de mercaderies i els seus elements de transport que efectuin tràfic terrestre o que accedeixin o surtin de la zona de servei del port sense utilitzar la via marítima, és subjecte passiu contribuent el propietari de la mercaderia o, quan n'hi hagi, el transitari o operador logístic que representi la mercaderia.

Si la mercaderia té per destí una instal·lació en concessió o autorització, és subjecte passiu substituït el titular de la concessió o autorització que expedeix o rep la mercaderia.

Els substituïts designats en aquest precepte queden solidàriament obligats al compliment de les prestacions materials i formals derivades de l'obligació tributària, sense perjudici que l'autoritat portuària s'adrexi en primer lloc al concessionari o autoritzat. En cas que els substituïts incompleixin les seves obligacions, en especial, en cas d'impagament de la taxa, l'autoritat portuària en pot exigir el compliment als contribuents. Tot això, sense perjudici de les responsabilitats en què hagin incorregut els substituïts.

3. Aquesta taxa es merita quan la mercaderia inicia el seu pas per la zona de servei del port.

4. La quota íntegra d'aquesta taxa és la següent:

1. En terminals marítimes de mercaderies que no estiguin en règim de concessió o d'autorització:

a) Quan es tracti de mercaderies i elements de transport en operacions exclusivament d'entrada o sortida marítima la quota íntegra de la taxa s'ha de calcular d'acord amb algun dels règims següents:

1r Règim d'estimació simplificada: per als vehicles que es transportin com a mercaderies i per a les mercaderies transportades en els elements de transport que s'especifiquen a continuació, la quota íntegra és el resultat d'aplicar a cada element de transport o a cada vehicle que es transporti com a mercaderia embarcat o desembarcat la quantitat obtinguda com a producte dels coeficients indicats a la taula següent per la quantia bàsica (M) i pel coeficient corrector de la taxa de la mercaderia que correspongui d'acord amb el que disposa l'article 7.g).

Element de transport tipus carregat o descarregat	Coefficient
Contenedor <= 20' (inclosa si s'escau una plataforma de transport de fins a 6,10 metres)	10,00
Vehicle rígid amb caixa de fins a 6,10 metres	10,00
Contenedor > 20' (inclosa si s'escau una plataforma de transport de fins a 12,30 metres)	15,00
Semiremolc i remolc fins a 12,30 metres	15,00
Vehicle rígid o articulat amb caixa de fins a 12,30 metres	15,00
Vehicle articulat amb diversos remolcs o semiremolcs (tren de carretera) ...	25,00
Vehicles que es transportin com a mercaderies:	
Vehicle de fins a 1.500 kg de pes	0,50
Vehicle de més de 1.500 kg de pes	2,00

Als elements de transport que van buits, a excepció dels vehicles que es transporten com a mercaderies, se'ls aplica la quota que preveu l'apartat a).2n.

Aquest règim s'aplica a sol·licitud del subjecte passiu a la totalitat de la seva càrrega transportada en elements de transport corresponent a una mateixa operació d'embarcament o desembarcament, en un mateix vaixell.

2n Règim per grups de mercaderies: la quota íntegra de la taxa és el resultat de sumar les quantitats que, si s'escau, resultin dels conceptes següents:

Aplicar a cada tona de càrrega embarcada o desembarcada la resultant del producte de la quota bàsica (M) pel coeficient corrector de la taxa de la mercaderia que correspongui en virtut de l'article 7.g), i pels coeficients indicats a la taula següent, en funció del grup a què pertanyi la mercaderia de conformitat amb el que estableix l'annex I d'aquesta Llei:

Grup de mercaderia	Coefficient
Primer	0,16
Segon	0,27
Tercer	0,43
Quart	0,72
Cinquè	1,00

Aplicar, si s'escau, a cada unitat o tona, embarcada o desembarcada, d'envàs, embalatge, contenidor, cisterna o un altre recipient o element de transport que tingui o no el caràcter de perdut o efímer i que s'utilitzi per contenir les mercaderies en el

seu transport, així com als vehicles, als remolcs i semiremolcs, com a tals elements de transport terrestre, buits o no de mercaderies, la resultant de multiplicar la quantia bàsica (M) pel coeficient corrector de la taxa de la mercaderia que correspongui en virtut de l'article 7.g) i pels coeficients indicats a la taula següent:

Element de transport tipus carregat o descarregat	Coeficient
Contenedor <= 20' (inclosa si s'escau una plataforma de transport de fins a 6,10 metres) (per unitat)	0,90
Vehicle rígid amb caixa de fins a 6,10 metres (per unitat)	0,90
Plataforma de fins a 6,10 metres (per unitat)	0,90
Contenedor > 20' (inclosa si s'escau una plataforma de transport de fins a 12,30 metres) (per unitat)	1,80
Semiremolc i remolc fins a 12,30 metres (per unitat)	1,80
Vehicle rígid o articulat amb caixa de fins a 12,30 metres	1,80
Plataforma de fins a 12,30 metres (per unitat)	1,80
Caps tractors (per unitat)	0,60
Vehicle articulat amb diversos remolcs o semiremolcs (tren de carretera) (per unitat)	2,90
Altres no inclosos en els conceptes anteriors (per tona)	0,50

Quan l'element de transport buit té la condició de mercaderia és aplicable la quantia que resulti d'aplicar aquest règim en funció del seu pes i del grup a què pertanyi de conformitat amb el que estableix l'annex I d'aquesta Llei, i no és aplicable el règim d'estimació simplificada, excepte en el cas dels vehicles que es transportin com a mercaderia, als quals es pot aplicar aquest règim d'estimació simplificada.

b) Quan es tracti de mercaderies i elements de transport en operacions de tràfic marítim, sempre que les mercaderies i els seus elements de transport hagin estat declarats en aquest règim, la quota íntegra de la taxa de la mercaderia en trànsit s'ha de calcular d'acord amb el que estableix la lletra a) d'aquest apartat, considerant que les operacions de tràfic equivalen a aquests efectes a una operació de desembarcament.

Per raons de cohesió territorial dels territoris insulars, les mercaderies i els seus elements de transport en operacions de tràfic marítim, amb origen o destí en un altre port d'interès general d'un mateix arxipèlag, estan exemptes de pagar aquesta taxa. De conformitat amb el que disposa la jurisprudència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea perquè siguin admissibles excepcions en l'aplicació del Reglament comunitari (CEE) 4055/86, es justifica l'exempció per raons d'interès general associades amb la necessitat d'evitar els efectes que tenen per al desenvolupament econòmic i la competitivitat de les illes menors els costos addicionals que suposa la doble insularitat.

c) Quan es tracta de mercaderies i elements de transport en operacions de transbord la quota íntegra de la taxa és la següent:

1r Entre vaixells que estan atracats: el 50 per cent de la quota prevista a la lletra a) d'aquest apartat, considerant que les operacions de transbord equivalen a aquests efectes a una operació de desembarcament.

2n Entre vaixell abarloat a un altre atracat o abarloat, així com entre vaixells fondejats: el 30 per cent de la quota prevista a la lletra a) d'aquest apartat, considerant que les operacions de transbord equivalen a aquests efectes a una operació de desembarcament.

En els supòsits dels apartats b) i c), aquesta taxa es liquida al subjecte passiu que hagi declarat la mercaderia en la descàrrega. Quan en la descàrrega no s'ha declarat en aquest règim s'aplica el que estableix la lletra a) per a cada una de les operacions d'embarcament i desembarcament.

d) Quan es tracta de mercaderies i elements de transport en operacions de tràfic interior marítim dins de la zona de servei d'un port o en aigües interiors marítimes com ara una ria o badia, la quota íntegra és la prevista a la lletra a) d'aquest apartat, i es liquida una sola vegada en l'operació d'embarcament o desembarcament.

e) Quan es tracta de mercaderies i elements de transport en operacions de tràfic terrestre, s'aplica el 50 per cent de la quota prevista a la lletra a) d'aquest apartat a la mercaderia i element de transport que entri a la zona de servei del port.

En el cas d'operacions de tràfic terrestre, no és necessari que el destí de les mercaderies i elements de transport que entren a la zona de servei del port sigui una terminal marítima de mercaderies.

II. En terminals marítimes de mercaderies en règim de concessió o autorització:

a) Amb l'atracador atorgat en concessió o autorització:

1a En operacions d'entrada o sortida marítima: el 50 per cent de la quota establerta a la lletra a) de l'apartat 4.I.

2a En operacions de tràfic marítim: el 25 per cent de la quota establerta a la lletra b) de l'apartat 4.I.

3a En operacions de transbord: el 20 per cent de la quota establerta a la lletra c) de l'apartat 4.I, sempre que, almenys, un dels vaixells ocupi l'atracador amb concessió o autorització.

4a En operacions de tràfic interior marítim que es realitzin entre instal·lacions atorgades totes dues en concessió o autorització: el 50 per cent de la quota establerta a la lletra d) de l'apartat 4.I.

En el supòsit que només una d'aquestes disposi de concessió o autorització, s'ha d'aplicar la mateixa quota prevista a la lletra d) de l'apartat 4.I, llevat que es liquidi en la instal·lació amb concessió. En aquest últim cas és aplicable la reducció de la quota que preveu l'apartat anterior.

b) Si l'atracador no està atorgat en règim de concessió o autorització, s'aplica el 80 per cent de la quota que correspongui, en funció de l'operació que es desenvolupi, de les que preveu l'apartat 4.I.

c) En operacions de tràfic terrestre: el 40 per cent de la prevista a la lletra e) de l'apartat 4.I, sempre que la instal·lació destí de les mercaderies i elements de transport que entren a la zona de servei estigui atorgada en concessió o autorització.

5. En els supòsits que s'indiquen a continuació, la quota resulta d'aplicar a la quantitat obtinguda d'acord amb el que disposa l'apartat 4 els coeficients que s'indiquen respectivament:

a) A les mercaderies i els seus elements de transport en tràfic marítim: 0,25.

b) A les mercaderies d'entrada o sortida marítima, els seus elements de transport o unitats de càrrega transportades en vaixells que pertanyin a un servei de transport marítim de curta distància de caràcter regular: 0,80. En cas que el vaixell realitzi la càrrega o descàrrega de mercaderies per rodament, tal com els de tipus ro-ro, ro-pax, con-ro i ferri, el coeficient es redueix a 0,60. En el cas de mercaderies i elements de transport d'entrada marítima, aquests coeficients no són aplicables a mercaderies i elements de transport que hagin estat en règim de tràfic marítim en l'últim port en què van ser embarcats. Al seu torn, en el cas de mercaderies i elements de transport de sortida marítima no són aplicables a mercaderies i elements de transport que hagin d'estar en règim de tràfic marítim en el primer port en què s'hagin de desembarcar.

c) A les mercaderies d'entrada o sortida marítima, els seus elements de transport o unitats de càrrega transportades en vaixells que pertanyin a serveis marítics interinsulars en un mateix arxipèlag: 0,20.

De conformitat amb el que disposa la jurisprudència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea perquè siguin admissibles excepcions en l'aplicació del Reglament comunitari (CEE) 4055/86, es justifica l'esmentat coeficient reductor per raons d'interès general associades amb la necessitat de potenciar la cohesió dels territoris insulars que conformen un arxipèlag i d'evitar els efectes que tenen per al desenvolupament econòmic i la competitivitat de les illes menors els costos addicionals que suposa la doble insularitat.

d) A les mercaderies i els seus elements de transport, d'entrada o sortida marítima, que surtin o entrin de la zona de servei del port per transport ferroviari: 0,75.

Les reduccions previstes en els supòsits b) i c) són incompatibles entre si.

6. El valor de la quantia bàsica de la taxa de la mercaderia (M) s'estableix per a totes les autoritats portuàries en 3,10 €. El valor pot ser revisat en la Llei de pressupostos generals de l'Estat o en una altra que, si s'escau, s'aprovi a aquests efectes en funció de l'evolució dels costos portuaris, logístics i del transport, així com dels productes transportats, prenent en consideració les necessitats associades a la competitivitat del node portuari i de l'economia.

A més, el valor de la quantia bàsica de la taxa de la mercaderia (M) pot ser afectat pel coeficient corrector de la taxa de la mercaderia que s'estableix a l'article 7.g).

Article 16. *Taxa de la pesca fresca (T-4).*

1. El fet imposable d'aquesta taxa consisteix en la utilització pels vaixells o embarcacions pesqueres en activitat, de les aigües de la zona de servei del port i de les obres i instal·lacions portuàries, que permeten l'accés marítim al lloc d'atracada o de fondeig que els hagi estat assignat i la seva estada en aquests llocs. Així mateix, constitueix el fet imposable la utilització per la pesca fresca, la refrigerada i els seus productes, que accedeixin al recinte portuari per via marítima, en vaixell de pesca o mercant, o per via terrestre, de les instal·lacions d'atracada, zones de manipulació i de venda, accessos, vies de circulació, zones d'estacionament i altres instal·lacions portuàries. També forma part del fet imposable d'aquesta taxa la prestació dels serveis comuns de titularitat de la respectiva autoritat portuària dels quals es beneficien els usuaris sense necessitat de sol·licitud, relacionats amb els anteriors elements del domini públic. En aquest fet imposable no s'inclou la utilització de maquinària, equips de manipulació i elements mecànics mòbils necessaris per a les operacions d'embarcament, desembarcament, transbord o per al moviment horitzontal de la pesca dins de la zona de servei del port, que estan subjectes respectivament, si s'escau, a la tarifa corresponent.

El pagament d'aquesta taxa dóna dret que els vaixells de pesca s'estiguin al port durant el termini d'un mes des de la seva entrada, en la posició que assenyali l'autoritat portuària. Transcorregut aquest termini, es merita la taxa al vaixell prevista per a vaixells inactius, fins i tot pesquers i artefactes flotants previstos a l'apartat 4.1.5è de l'article 13 d'aquesta Llei.

En casos d'inactivitat forçosa per temporals, aturades biològiques, vedes costaneres o carència de llicències, l'autoritat portuària ha de prorrogar el termini anterior fins a 6 mesos. A partir d'aquest termini, i sempre que es mantinguin aquestes circumstàncies, l'embarcació pesquera o vaixell de pesca merita la taxa del vaixell prevista per a vaixells pesquers l'última operació de descàrrega dels quals s'hagi efectuat al port i estiguin en parada biològica, en veda o sense llicència, previstos a l'apartat 4.1.5è de l'article 13 d'aquesta Llei. La concurrència d'aquestes circumstàncies ha de ser acreditada expressament i individualment per certificacions de l'autoritat competent. En cas que deixin de concórrer aquestes circumstàncies o no es puguin acreditar, merita la dita taxa del vaixell expressada en el paràgraf anterior.

Aquesta taxa no és aplicable als vaixells o embarcacions pesqueres que no efectuïn al port descàrrega de pesca fresca, refrigerada o els seus productes. En aquest cas meriten la taxa del vaixell que els correspongui des de la seva entrada al port.

2. Són subjectes passius d'aquesta taxa:

a) En cas que la pesca fresca accedeixi al port per via marítima, és subjecte passiu contribuent d'aquesta taxa l'armador del vaixell o embarcació pesquera. Si el vaixell és mercant, és subjecte passiu contribuent el propietari de la pesca.

Si la pesca és venuda al port, també és subjecte passiu substituït qui, en representació del propietari de la pesca, realitza la primera venda.

En llotges atorgades en concessió o autorització, és subjecte passiu substituït del contribuent el concessionari o autoritzat.

b) En cas que la pesca fresca accedeixi al port per via terrestre, és subjecte passiu contribuent el propietari de la pesca.

És subjecte passiu substituït qui, en representació del propietari de la pesca, realitza la venda.

En llotges atorgades en concessió o autorització, és subjecte passiu substituït del contribuent el concessionari o autoritzat.

Els substituïts designats en aquest precepte queden solidàriament obligats al compliment de les prestacions materials i formals derivades de l'obligació tributària, sense perjudici que l'autoritat portuària s'adreci en primer lloc al concessionari o autoritzat. En cas que els substituïts incompleixin les seves obligacions, en especial, en cas d'impagament de la taxa, l'autoritat portuària en pot exigir el compliment als contribuents. Tot això, sense perjudici de les responsabilitats en què hagin pogut incórrer els substituïts.

El subjecte passiu d'aquesta taxa n'ha de repercutir l'import en el comprador de la pesca. La repercussió s'ha de fer mitjançant factura o document anàleg en què els subjectes passius han d'incloure l'expressió "Taxa de la pesca fresca al tipus de...".

No escau la repercussió de les quotes resultants en els supòsits de liquidació que siguin conseqüència d'actes d'inspecció.

3. La taxa es merita quan el vaixell o embarcació pesquera, la pesca fresca, refrigerada o els seus productes inicien el seu pas per la zona de servei del port.

4. La base imposable d'aquesta taxa és el valor de mercat de la pesca o dels seus productes, que es determina d'acord amb els criteris següents:

a) L'obtingut per la seva venda en subhasta a la llotja del port.

b) Quan no ha estat subhastada o venuda a la llotja del port, es determina pel valor mitjà obtingut en les subhastes de la mateixa espècie realitzades aquest mateix dia o, si no, en les de l'últim dia en què hi hagi hagut subhasta de la mateixa espècie i característiques.

Subsidiàriament, s'utilitza el preu mitjà de mercat de la setmana passada acreditat per l'òrgan competent en la matèria.

c) En cas que aquest preu no es pugui fixar en la forma determinada en els paràgrafs anteriors, l'autoritat portuària l'ha de fixar tenint en compte les condicions habituals del mercat.

5. El tipus de gravamen és el següent:

a) Amb utilització de llotja sense concessió o autorització:

1r A la pesca descarregada per via marítima: el 2,2 per cent del valor de la base.

2n A la pesca que accedeix al recinte pesquer per via terrestre: l'1,8 per cent del valor de la base.

b) Sense ús de llotja:

1r A la pesca descarregada per via marítima: l'1,8 per cent del valor de la base.

2n A la pesca que accedeix al recinte pesquer per via terrestre: l'1,5 per cent del valor de la base.

c) Amb utilització de llotja amb concessió o autorització:

1r A la pesca descarregada per via marítima: el 0,4 per cent del valor de la base.

2n A la pesca que accedeix al recinte pesquer per via terrestre: el 0,3 per cent del valor de la base.

Article 17. *Taxa de les embarcacions esportives i d'esbarjo (T-5).*

1. El fet imposable d'aquesta taxa consisteix en la utilització pels vaixells i embarcacions esportives o d'esbarjo, independentment de les seves dimensions, de les aigües de la zona de servei del port, de les xarxes i preses de serveis i de les obres i instal·lacions portuàries que permeten l'accés marítim al lloc d'atracada o de fondeig assignat, així com l'estada en aquest lloc. Constitueix també fet imposable d'aquesta taxa la utilització dels molls i pantalans, accessos terrestres, vies de circulació i altres instal·lacions portuàries pels tripulants i passatgers de les embarcacions. Així mateix constitueix el fet imposable d'aquesta taxa la prestació dels serveis comuns de titularitat de la respectiva autoritat portuària dels quals es beneficien els usuaris sense necessitat de sol·licitud, relacionats amb els anteriors elements del domini públic.

L'aplicació d'aquesta taxa requereix que l'embarcació no realitzi transport de mercaderies i que els passatgers no viatgin en règim de creuer o excursions turístiques, cas en què són aplicables la taxa del vaixell, la taxa del passatge i la taxa de la mercaderia, segons que correspongui.

No està subjecta a aquesta taxa la utilització d'instal·lacions per a l'avarada o posada en sec de l'embarcació, ni de maquinària, equips de manipulació i elements mecànics mòbils necessaris per a les operacions de posada en flotació o posada en sec o avarada de les embarcacions, que està subjecta, si s'escau, a la tarifa corresponent.

2. Són subjectes passius, a títol de contribuents i solidàriament, el propietari de l'embarcació, el consignatari i el capità o patró.

En dàrsenes i instal·lacions portuàries esportives atorgades en concessió o autorització, el concessionari o autoritzat té la condició de subjecte passiu substituït dels contribuents, i queda obligat a complir les prestacions materials i formals de l'obligació tributària.

En cas d'incompliment de les seves obligacions per part del substituït, en especial, en cas d'impagament de la taxa, l'autoritat portuària en pot exigir el compliment als contribuents. Tot això, sense perjudici de les responsabilitats en què hagi pogut incórrer el substituït.

3. Aquesta taxa es merita quan l'embarcació esportiva o d'esbarjo entra a les aigües de la zona de servei del port, o quan es produeix la posada a disposició de l'atracador o lloc de fondeig.

4. La quota íntegra d'aquesta taxa és la següent:

a) En dàrsenes o instal·lacions nauticoesportives sense concessió ni autorització situades totalment a la zona I o interior de les aigües portuàries, la quota íntegra de la taxa és el resultat de sumar els conceptes següents:

1r Per l'accés i estada de les embarcacions en el lloc d'atracada o de fondeig, la quota és la quantitat resultant del producte de la superfície ocupada pel vaixell o l'embarcació, expressada en metres quadrats, pel nombre de dies d'estada, complets o fracció, per la quantia bàsica E i pel coeficient que correspongui dels indicats a la taula següent:

Tipus d'atracada o de fondeig	Coefficient
Atracada de punta a pantalà i mort, boia o àncora	1,00
Atracada de punta a pantalà amb instal·lació de pantalà lateral	2,00
Atracada de costat a moll o pantalà	3,00
Abarloada a una altra atracada de costat a moll o pantalà o a una altra abarloada	0,50
Fondejada amb amarratge a mort, boia o punt fix	0,60
Fondejada amb amarratge per mitjans propis	0,40

A les zones amb calats inferiors a dos metres en baixamar màxima viva equinoccial, els coeficients són el 50 per cent dels assenyalats en el quadre anterior.

2n Per disponibilitat de serveis, la quota íntegra de la taxa és la quantitat resultant del producte de la superfície ocupada pel vaixell o l'embarcació, expressada en metres quadrats, pel nombre de dies d'estada complets o fracció, pel valor de la quantia bàsica (E) i pels coeficients següents:

Presa d'aigua: 0,07.

Presa d'energia elèctrica: 0,10.

Els consums d'aigua i energia elèctrica efectuats es facturen amb independència de la liquidació d'aquesta taxa.

Per a les embarcacions que tenen la base al port la quota de la taxa és el 80 per cent de les assenyalades als apartats 1r i 2n.

b) En dàrsenes o instal·lacions nauticoesportives atorgades en règim de concessió o autorització situades totalment a la zona I o interior de les aigües portuàries, amb espai d'aigua també atorgat en concessió o autorització, la quota íntegra de la taxa és la següent:

Per l'accés i, si s'escau, estada de les embarcacions, en el lloc d'atracada o fondeig, la quota és la quantitat resultant del producte de la superfície ocupada per l'embarcació, expressada en metres quadrats, pel nombre de dies d'estada, complets o fracció, per la quantia bàsica (E) i pel coeficient que correspongui dels indicats a la taula següent:

Embarcació	General	Coefficient
		Embarcació de vela amb eslora no superior a 12 metres o de motor no superior a 9 metres
Embarcacions transeünts o de pas	0,39	0,15
Embarcacions que tenen la base al port	0,32	0,10

A les zones amb calats inferiors a dos metres en baixamar màxima viva equinoccial, els coeficients són el 50 per cent dels assenyalats en el paràgraf anterior.

Si, excepcionalment, l'espai d'aigua no està atorgat en concessió o autorització, la quota de la taxa és un 80 per cent superior a la prevista en aquest apartat.

c) En dàrsenes o instal·lacions nauticoesportives situades totalment o parcialment en zona II, quan el vaixell o l'embarcació ocupa la zona I la quota de la taxa és la que preveuen les lletres a) i b) segons correspongui. Si, per contra, ocupa la zona II o exterior de les aigües portuàries, la quota de la taxa és el 30 per cent de la que preveuen les lletres a). 1r i b) anteriors per a la zona I i el 100 per cent de la quota de la taxa que preveu la lletra a). 2n anterior per a la zona I, segons correspongui.

5. La superfície ocupada pel vaixell o l'embarcació és el resultat del producte de la seva eslora total per la seva mànega.

6. En dàrsenes o instal·lacions nauticoesportives sense concessió ni autorització, el pagament de la taxa és exigible per avançat, d'acord amb els criteris següents:

a) Per a les embarcacions transeünts o de pas al port, la quantia que correspongui pel període d'estada que s'autoritzi. Si aquest període ha de ser ampliat, el subjecte passiu ha de formular una nova sol·licitud i abonar novament per avançat l'import corresponent al termini ampliat.

b) Per a les embarcacions amb base al port, la quantia que correspongui per períodes no inferiors a sis mesos ni superiors a un any.

7. En les dàrsenes o instal·lacions nauticoesportives atorgades en concessió o autorització el pagament de la taxa és exigible per avançat, i en els terminis que figurin a les clàusules de la concessió o autorització, que no poden ser superiors a un any, i es pot exigir en règim d'estimació simplificada llevat de renúncia expressa del concessionari o autoritzat. En aquest règim, la quota tributària s'estableix per a cada concessió o autorització, tenint en compte les dades estadístiques de tràfic de la concessió o autorització dels dos últims anys, i periòdicament s'ha de fer una liquidació global per l'import que correspongui a l'ocupació estimada. Per a això, els titulars de dàrsenes o instal·lacions nauticoesportives atorgades en concessió o autorització han de subministrar a les autoritats portuàries la informació que els sigui requerida i les dades necessàries per a la liquidació d'aquesta taxa. Els qui s'acullen a aquest règim tenen una bonificació del 25 per 100 en l'import de la quota tributària.

8. Als efectes del que estableix aquest article, són vaixells o embarcacions que tenen la seva base al port els que tenen autoritzada l'estada al port per un període igual o superior a sis mesos.

Són vaixells o embarcacions transeünts o de pas els que tenen autoritzada l'estada per un període limitat, inferior a sis mesos.

L'import de la taxa aplicable és independent de les entrades, sortides o dies d'absència de l'embarcació, mentre tingui assignat lloc d'atrada.

9. El valor de la quantia bàsica de la taxa de les embarcacions esportives i d'esbarjo (E) s'estableix per a totes les autoritats portuàries en 0,13 €. El valor pot ser revisat en la Llei de pressupostos generals de l'Estat o en una altra que, si s'escau, s'aprovi a aquests efectes en funció de l'evolució dels costos portuaris i sectorials, prenent en consideració les necessitats associades a la competitivitat del sector turístic i en particular del sector nàutic i d'esbarjo.

Article 18. *Taxa per utilització especial de la zona de trànsit (T-6).*

1. El fet imposable d'aquesta taxa consisteix en la utilització de les zones de trànsit, especialment habilitades com a tals per l'autoritat portuària, i excepcionalment de les zones de maniobra, per les mercaderies i elements de transport per un període superior a:

En operacions d'entrada o de sortida marítima, així com de tràfic marítim i tràfic interior: quatre hores des de la seva entrada a la zona de servei del port o del seu desembarcament, segons correspongui, per a les mercaderies i elements de transport en què els elements rodants que les transporten hagin format o hagin de formar part del transport marítim, i 48 hores en els altres casos.

En les operacions de tràfic terrestre: quatre hores des de la seva entrada a la zona de servei del port.

També estan subjectes a aquesta taxa els materials, maquinàries o equipaments degudament autoritzats per l'autoritat portuària que, sense tenir la consideració de mercaderies o elements de transport, romanguin a la zona de servei del port en períodes continuats superiors a 24 hores.

Així mateix constitueix el fet imposable d'aquesta taxa la prestació dels serveis comuns de titularitat de la respectiva autoritat portuària dels quals es beneficien els usuaris sense necessitat de sol·licitud, relacionats amb els anteriors elements del domini públic.

Als efectes d'aquesta taxa, s'entén per zona o zones de trànsit les especialment habilitades a l'efecte per l'autoritat portuària a fi de servir d'espai d'emmagatzematge o dipòsit temporal de mercaderies i elements de transport de manera que es compatibilitzin amb eficiència les diferents operacions portuàries. El Consell d'Administració de l'autoritat portuària ha de delimitar la zona o zones de trànsit del port o ports que gestioni, de conformitat amb el que preveuen a aquests efectes el Reglament d'explotació i policia i les ordenances portuàries.

2. És subjecte passiu contribuent el propietari de la mercaderia, element de transport, material, maquinària o equipament.

Quan la mercaderia i els elements de transport estan consignats, són subjectes passius substituïts el consignatari, transitari o operador logístic representant de la mercaderia.

El substituït designat en aquest precepte queda obligat al compliment de les prestacions materials i formals derivades de l'obligació tributària. En cas que els substituïts incompleixin les seves obligacions, en especial, en cas d'impagament de la taxa, l'autoritat portuària en pot exigir el compliment als subjectes passius contribuents. Tot això, sense perjudici de les responsabilitats en què hagi pogut incórrer el substituït.

3. Aquesta taxa es merita quan les mercaderies i els elements de transport superen els temps màxims d'utilització de la zona de trànsit, associats amb el pagament de la taxa de la mercaderia.

En el cas de materials, maquinàries o equipaments que no tenen la consideració de mercaderies o elements de transport, la taxa es merita una vegada transcorregut el període de 24 hores de permanència a la zona de servei del port.

4. La quota íntegra de la taxa és la quantitat resultant del producte de la superfície ocupada expressada en metres quadrats, pel nombre de dies d'estada complets o fracció, per la quantia bàsica (T) i pel coeficient que correspongui dels indicats a la taula següent, en funció de la durada de l'ocupació:

Fins al dia 7è	1
Des del dia 8è fins al 15è	3
Des del dia 16è fins al 30è	6
Des del dia 31è fins al 60è	10
A partir del dia 61è	20

Com a superfície ocupada s'adopta la menor superfície rectangular, que conté la mercaderia, element de transport, material, maquinària o equipament dipositat.

5. La zona de maniobra no es pot utilitzar per a dipòsit de mercaderies o altres elements llevat d'autorització expressa del director del port, cas en què són aplicables les quanties que preveu l'apartat 4 d'aquest article.

Als efectes d'aquesta taxa, s'entén com a zona de maniobra l'àrea més pròxima a la línia d'atracada en la qual es desenvolupen les operacions de càrrega i descàrrega del vaixell de mercaderies i elements de transport o d'embarcament i desembarcament de passatgers i vehicles en règim de passatge. El Consell d'Administració de l'autoritat portuària ha de delimitar la zona o zones de maniobra del port o ports que gestioni, de conformitat amb el que preveuen a aquests efectes el Reglament d'explotació i policia i les ordenances portuàries.

6. El valor de la quantia bàsica de la taxa per utilització de la zona de trànsit (T) s'estableix per a totes les autoritats portuàries en 0,11 euros. El valor pot ser revisat en la Llei de pressupostos generals de l'Estat o en una altra que, si s'escau, s'aprovi a aquests efectes en funció de l'evolució dels costos portuaris, logístics i del transport, així com dels productes transportats, prenent en consideració les necessitats associades a la competitivitat del node portuari i de l'economia.

7. Per raons justificades d'interès general, l'autoritat portuària pot exigir la retirada de les mercaderies o altres elements dipositats a les zones de trànsit i maniobra i assenyalar un termini suficient per dur-la a terme. En cas d'incompliment, l'autoritat portuària pot imposar multes coercitives, que no tenen caràcter tributari, d'un 20 per cent de la quota de la taxa per utilització de la zona de trànsit per cada dia o fracció de retard a partir de la data límit assenyalada per l'autoritat portuària per a la retirada total. Si després de cinc dies des del primer avís la mercaderia continua sense ser retirada, l'autoritat portuària la pot retirar o remoure a càrrec del subjecte passiu de la taxa, sense perjudici de la multa que li correspongui pels dies de retard i de les taxes o tarifes que comporta la nova ubicació. En el cas de mercaderies o altres elements declarats abandonats, una vegada conclòs el procés de subhasta, l'autoritat portuària té la prioritat en el cobrament de les taxes i, si s'escau, de les multes i tarifes que li corresponen generades per aquesta mercaderia.

8. Estan exempts d'aquesta taxa els titulars de concessions o autoritzacions d'ocupació de domini públic portuari per l'estada de mercaderies, elements de transport, materials, maquinària o equipaments en els espais que formin part d'aquestes concessions o autoritzacions, pels quals es merita la taxa d'ocupació corresponent.

Secció 5a Bonificacions de les taxes d'activitat i d'utilització

Article 19. Bonificacions de les taxes d'activitat i utilització.

1. Per incentivar més bones pràctiques mediambientals, l'autoritat portuària ha d'aplicar les bonificacions següents:

a) Si els vaixells acrediten el compliment d'unes determinades condicions de respecte al medi ambient, que milloren les exigides per les normes i convenis internacionals, i a més, la companyia naviliera o, si s'escau, l'armador al qual pertany el vaixell té subscrit un conveni amb l'autoritat portuària en matèria de bones pràctiques ambientals associades a les operacions i a la permanència de vaixells al port, a la quota de la taxa del vaixell s'hi aplica una bonificació d'un 5 per cent.

El conveni esmentat ha de preveure un conjunt d'instruccions tècniques i operatives, basat en les guies de bones pràctiques ambientals aprovades per Ports de l'Estat, el compliment operatiu de les quals pugui ser verificat mitjançant un sistema de gestió mediambiental. El compliment pel vaixell de les normes i convenis internacionals en aquesta matèria ha d'estar certificat per entitats de certificació acreditades a l'efecte per organismes pertanyents a la International Accreditation Forum. El compliment del conveni subscrit l'ha d'acreditar l'autoritat portuària.

b) Si el titular d'una autorització per prestar el servei portuari de manipulació de mercaderies, o el titular de la concessió o autorització d'una terminal de manipulació de mercaderies, compleix els requisits que s'esmenten posteriorment, s'apliquen les bonificacions següents a la quota de la taxa d'activitat:

Amb caràcter general: 15 per cent.

A la part de la quota de la taxa corresponent a tràfic manipulat de grànuls sòlids o líquids: 20 per cent.

c) Si el titular d'una concessió o autorització realitza activitats pesqueres, nauticoesportives o de construcció, reparació, transformació o desballestament de vaixells, s'aplica una bonificació del 15 per cent a la quota íntegra de la taxa d'activitat.

D'acord amb el que s'esmenta als apartats b) i c) anteriors, els requisits que ha de complir el titular de l'autorització o concessió, si s'escau, són els següents:

1r Tenir subscrit un conveni amb l'autoritat portuària en matèria de bones pràctiques ambientals. El conveni ha de preveure un conjunt d'instruccions tècniques

i operatives el compliment de les quals pugui ser verificat mitjançant un sistema de gestió mediambiental, basat en les guies de bones pràctiques ambientals aprovades per Ports de l'Estat, d'un abast que compregui la totalitat dels tràfics manipulats.

2n Estar inscrit en el registre del sistema comunitari de gestió i auditoria ambiental (EMAS) o tenir implantat un sistema de gestió ambiental basat en UNE-EN-ISO-14001 certificat per una entitat acreditada a aquest efecte per l'Entitat Nacional d'Acreditació (ENAC), i d'un abast que compregui tots els serveis relacionats amb l'activitat objecte d'autorització o concessió.

2. Per incrementar la qualitat en la prestació dels serveis:

a) Si la companyia naviliera o, en el cas d'embarcacions pesqueres, l'armador té en vigor una certificació de serveis amb un abast que compregui totes les operacions del vaixell al port, basada en els referencials de qualitat del servei aprovats per Ports de l'Estat o, si s'escau, els referencials específics aprovats en el seu desplegament per l'autoritat portuària, a la quota de la taxa del vaixell s'hi aplica una bonificació d'un 5 per cent.

La certificació de serveis ha d'estar emesa per una entitat acreditada a aquest efecte per l'ENAC de conformitat amb la norma UNE-EN-45011 o la que la substitueixi, o per una entitat el sistema d'emissió de la qual compleixi els requisits d'aquesta.

b) Si el prestador d'un servei portuari o el titular de la concessió o autorització d'una terminal marítima de mercaderies o d'una estació marítima té en vigor una certificació de servei, basada en els referencials de qualitat del servei aprovats per Ports de l'Estat o, si s'escau, els referencials específics aprovats en el seu desplegament per l'autoritat portuària, emesa per una entitat acreditada a aquest efecte per l'ENAC de conformitat amb la norma UNE-EN 45011, a la quota de la taxa d'activitat s'aplica una bonificació del 15 per cent.

c) Si el titular d'una llicència del servei de manipulació de mercaderies, o el concessionari o autoritzat l'objecte concessional del qual sigui una terminal de mercaderies, supera per damunt del 30% els nivells mínims de productivitat establerts en els plecs de prescripcions particulars del servei, a la quota de la taxa d'activitat s'aplica una bonificació del mateix valor que el percentatge d'augment de la productivitat respecte al valor esmentat, amb un valor màxim del 50%. La liquidació d'aquesta bonificació s'ha de fer al final de l'exercici, quan es liquida la taxa d'activitat de conformitat amb el que preveu l'apartat 6 de l'article 11, i per calcular-la s'han de considerar els valors mitjans de productivitat de l'exercici.

3. Per incentivar la captació, la fidelització i el creixement dels tràfics i dels serveis marítics que coadjuvin al desenvolupament econòmic i social de la zona d'influència econòmica dels ports o d'Espanya en conjunt, es poden aplicar bonificacions addicionals, no superiors al 40 per cent, a la quota de les taxes del vaixell, del passatge i de la mercaderia.

Els tràfics i serveis marítics susceptibles d'aquesta bonificació són els qualificats com a sensibles, prioritàris o estratègics per a cada autoritat portuària.

Aquestes bonificacions es poden diferenciar per a cada un dels tràfics i serveis marítics qualificats com a sensibles, prioritàris o estratègics així com per a cada una de les taxes, i es poden escalar respectivament en funció del nombre de GT o del volum de passatge o de mercaderies aportat pel subjecte passiu en l'exercici anterior en relació amb els tràfics totals en l'esmentat exercici corresponent al tràfic o servei marítim considerat, i/o del creixement anual dels tràfics o serveis esmentats respecte a aquest exercici, i han de ser idèntiques per a tots els subjectes passius en les mateixes condicions.

En cas que les bonificacions s'escalin d'acord amb el que disposa l'apartat anterior, l'autoritat portuària les ha de liquidar al final de l'exercici en funció del creixement real dels tràfics o serveis marítics qualificats com a sensibles, prioritàris o estratègics aportats pel subjecte passiu en l'exercici.

A proposta del Consell d'Administració de l'autoritat portuària, el pla d'empresa ha d'acordar de forma motivada els tràfics i serveis marítics subjectes a bonificació i les condicions d'aplicació de les bonificacions regulades en aquest apartat, així com el seu límit conjunt per al seu import total en l'exercici, tenint en compte l'evolució, característiques i condicionaments de la demanda, així com la situació dels mercats i la posició competitiva del port respecte a aquests.

A la Llei de pressupostos generals de l'Estat o a la que, si s'escau, s'aprovi, s'hi ha d'incloure la definició dels tràfics i serveis marítics subjectes a aquesta bonificació, així com el valor d'aquesta per a cada una de les taxes i, si s'escau, condicions i escales d'aplicació.

Per calcular la bonificació a aplicar cal atènyer-se al que disposa l'article 7.a) d'aquesta Llei.

L'import total de les bonificacions regulades en aquest apartat que apliqui anualment cada autoritat portuària no pot ser superior al 20 per cent de la seva recaptació mitjana anual conjunta per les taxes del vaixell, del passatge i de la mercaderia de l'últim exercici anterior a l'any en què s'acorda el pla d'empresa.

4. Per potenciar i consolidar el paper d'Espanya com a plataforma logística internacional, es poden aplicar les següents bonificacions a la quota de les taxes del vaixell i de la mercaderia:

A la taxa del vaixell quan el vaixell atraqüi en una terminal de contenidors en règim de concessió o autorització.

A la taxa de la mercaderia, per a mercaderies d'entrada o sortida marítima o en tràfic marítim en una terminal de contenidors en règim de concessió o autorització.

En funció de la proporció de contenidors en règim de tràfic marítim (t), respecte del total de tràfic de contenidors a la terminal, registrat en l'últim exercici anterior a l'any en què s'acorda el pla d'empresa, aquestes bonificacions no poden ser superiors als percentatges que s'indiquen:

Proporció de tràfic (t)	Bonificació
$0 < t < 25\%$	40%
$25\% < t < 50\%$	50%
$t > 50\%$	60%

En el cas d'inici d'activitat de la terminal, per als dos primers exercicis s'han de considerar les estimacions raonables de tràfics, acceptades per l'autoritat portuària.

A proposta del Consell d'Administració de l'autoritat portuària, el pla d'empresa ha d'acordar de forma motivada les condicions d'aplicació de les bonificacions regulades en aquest apartat, així com el seu límit conjunt per al seu import total en l'exercici, tenint en compte l'evolució, característiques i condicionaments de la demanda de tràfic de contenidors, així com la situació d'aquest mercat i la posició competitiva del port respecte a aquest. La bonificació aprovada és aplicable a totes les terminals de contenidors del port en règim de concessió o autorització.

A la Llei de pressupostos generals de l'Estat o a la que, si s'escau, s'aprovi, s'hi ha d'incloure el valor de la bonificació per a cada una de les taxes i, si s'escau, les condicions d'aplicació.

Per calcular la bonificació a aplicar cal atènyer-se al que disposa l'article 7.a) d'aquesta Llei.

Aquesta bonificació és incompatible amb les que es puguin establir per al mateix tipus de tràfic d'acord amb el que disposa l'apartat 3 d'aquest article.

5. Per tenir en compte la condició d'insularitat, especial aïllament o ultraperifericitat de les Illes Canàries, s'apliquen les següents bonificacions a la quota de les taxes del vaixell, del passatge i de la mercaderia, en els ports d'interès general de l'arxipèlag Canari i Balear, així com en els ports de Ceuta i Melilla, per a

tots els serveis marítims que uneixin aquests ports amb altres ports, llevat dels situats al mateix arxipèlag:

A la taxa del vaixell: fins al 40 per cent. Aquesta bonificació únicament es pot prendre en consideració quan sigui aplicable la quantia bàsica S i no és compatible amb el coeficient reductor de la taxa del vaixell de l'apartat 4.1.8a) de l'article 13. No obstant això, per a vaixells tipus ro-ro pur, ro-pax, con-ro i ferri, els valors adoptats per a aquesta bonificació no poden fer que la taxa del vaixell sigui més gran que la corresponent a l'aplicació del dit apartat.

A la taxa del passatge: fins al 45 per cent en el supòsit de passatgers en règim de transport i 60 per cent als vehicles en règim de passatge. Aquesta bonificació no és compatible amb el coeficient reductor de la taxa del passatge de l'apartat 4.d) de l'article 14. No obstant això, els valors adoptats per a aquesta bonificació no poden donar lloc que la taxa del passatge sigui més gran que la corresponent a l'aplicació de l'esmentat apartat.

A la taxa de la mercaderia: fins al 40 per cent. Aquesta bonificació únicament es pot prendre en consideració en els supòsits de mercaderia en règim d'entrada o sortida marítima i no és compatible amb els coeficients reductors de la taxa de la mercaderia de l'apartat 5.b) de l'article 15. No obstant això, els valors adoptats per a aquesta bonificació no poden donar lloc que la taxa a la mercaderia sigui més gran que la corresponent a l'aplicació de l'esmentat apartat.

A proposta del Consell d'Administració de l'autoritat portuària, el pla d'empresa ha d'acordar de forma motivada les condicions d'aplicació de les bonificacions regulades en aquest apartat, així com el seu límit conjunt pel seu import total en l'exercici.

A la Llei de pressupostos generals de l'Estat o a la que, si s'escau, s'aprovi, s'hi ha d'incloure el valor de la bonificació per a cada una de les taxes i, si s'escau, les condicions d'aplicació.

6. A l'empresa titular d'una llicència de prestació del servei portuari de manipulació de mercaderies que incrementi el percentatge de treballadors contractats en règim laboral comú de manera continuada, per damunt del mínim establert, se li ha d'aplicar una bonificació en la quota íntegra en la taxa d'activitat que és la resultant de la fórmula següent:

$$b = (2/3) (RLC - RLC \text{ mínima})$$

on:

b és la bonificació a aplicar en tant per cent.

RLC és la relació laboral comuna real, en tant per cent.

RLC mínima és la relació laboral comuna mínima establerta, en tant per cent.

Per mantenir la bonificació o augmentar-la s'ha d'acreditar de forma fefaent el compliment dels percentatges esmentats, mesurats en termes d'activitat exercida i amb còmput interanual.

7. Les bonificacions a la taxa del vaixell que regulen els apartats 1 i 2 d'aquest article no són aplicables als supòsits que preveu l'article 13, apartat 4.1.5è.

Secció 6a Taxa d'ajudes a la navegació

Article 20. Taxa d'ajudes a la navegació.

1. El fet imposable d'aquesta taxa consisteix en la utilització del servei de senyalització marítima definit a l'article 85 d'aquesta Llei.

2. Són subjectes passius contribuents d'aquesta taxa, amb caràcter solidari, el propietari del vaixell o embarcació, el navilier, i el capità o patró del vaixell o embarcació.

Si el vaixell està consignat, és subjecte passiu substituït del contribuent el consignatari del vaixell o embarcació, i en ports, dàrsenes, molls, pantalans i altres instal·lacions nauticoesportives atorgades en concessió o autorització, el concessionari o autoritzat. Tots els substituïts designats en aquest apartat queden solidàriament obligats al compliment de les prestacions materials i formals derivades de l'obligació tributària, sense perjudici que l'autoritat portuària s'adreci en primer lloc al concessionari o autoritzat. En cas que els substituïts incompleixin les seves obligacions, en especial, en cas d'impagament de la taxa, l'autoritat portuària en pot exigir el compliment als contribuents.

Tot això, sense perjudici de les responsabilitats en què hagi pogut incórrer el substituït.

3. La meritació de la taxa es produeix quan el vaixell o l'embarcació comença a rebre els serveis en aigües jurisdiccionals espanyoles.

4. La quota íntegra de la taxa és la següent:

a) Als vaixells mercants, així com als pesquers congeladors i, en general, a aquells vaixells als quals per les seves característiques els és aplicable la taxa del vaixell: la resultant del producte del nombre de GT del vaixell, amb un mínim de 100 GT, per la quantia bàsica (A) i pel coeficient 0,035 en les tres primeres escales de cada any natural en un port espanyol.

b) Als vaixells i embarcacions dedicats a la pesca d'altura o gran altura:

b1) En el cas de vaixells i embarcacions que tinguin la base en un port espanyol: la resultant del producte del nombre de GT del vaixell o embarcació per la quantia bàsica (A) en cada any natural.

b2) En el cas de vaixells i embarcacions que no tinguin la base en un port espanyol: el 20 per cent de la quota que els correspongui d'acord amb b1), amb vàlidesa per a un període de 30 dies. Aquesta quota és novament exigible per idèntics períodes fins a un màxim del 100 per cent d'aquesta en cada any natural.

c) Als vaixells i embarcacions dedicats a la pesca costanera o litoral.

c1) En el cas de vaixells i embarcacions que tinguin la base en un port espanyol: la resultant del producte de la quantia bàsica (A) pel coeficient 50 en cada any natural.

c2) En el cas de vaixells i embarcacions que no tinguin la base en un port espanyol: el 20 per cent de la quota que els correspongui d'acord amb c1), amb vàlidesa per a un període de 30 dies. Aquesta quota és novament exigible per idèntics períodes fins a un màxim del 100 per cent d'aquesta en cada any natural.

d) Als vaixells i embarcacions d'esbarjo o esportius d'eslora igual o superior a nou metres si la seva propulsió és el motor i 12 metres si la seva propulsió és la vela, que hagin d'estar proveïts de llicència de navegació o rol de despatx o dotació de vaixells.

d1) En el cas d'embarcacions que tinguin la base en un port espanyol: la resultant del producte de la quantia bàsica (A) per l'eslora del vaixell, expressada en metres, per la mànega del vaixell, expressada en metres, i pel coeficient 16 en cada any natural.

d2) En el cas d'embarcacions que no tinguin la base en un port espanyol: el 20 per cent de la quota que els correspongui d'acord amb d1), amb vàlidesa per a un període de 30 dies. Aquesta quota és novament exigible per idèntics períodes fins a un màxim del 100 per cent d'aquesta en cada any natural.

e) A les embarcacions d'esbarjo o esportives d'eslora inferior a nou metres si la seva propulsió és el motor i 12 metres si la seva propulsió és la vela, que hagin d'estar proveïdes de llicència de navegació, o rol de despatx o dotació de vaixells:

e1) En el cas d'embarcacions que tinguin la base en un port espanyol: la resultant del producte de la quantia bàsica (A) per l'eslora del vaixell, expressada en

metres, per la mànega del vaixell, expressada en metres, i pel coeficient 40, en una sola vegada i vàlida indefinida.

e2) En el cas d'embarcacions que no tinguin la base en un port espanyol: el 20 per cent de la quota que els correspongui d'acord amb e1), amb vàlida per a un període de 30 dies. Aquesta quota és novament exigible per idèntics períodes fins a un màxim del 100 per cent d'aquesta en cada any natural.

5. El valor de la quantia bàsica de la taxa d'ajudes a la navegació (A) s'estableix en 0,25 €. El valor de la quantia bàsica pot ser revisat en la Llei de pressupostos generals de l'Estat o en una altra que, si s'escau, s'aprovi a aquests efectes en funció de l'evolució dels costos del servei d'ajudes a la navegació en tot el litoral espanyol.

6. El pagament de la taxa és exigible:

a) Als vaixells i embarcacions inclosos en el paràgraf a) de l'apartat 4: en les tres primeres escales en l'any natural a cada port espanyol en què entrin, i la quantia de la taxa s'ha d'abonar a l'autoritat portuària que tingui assignada, als efectes de senyalització marítima, la zona geogràfica en què està situat el port.

b) Als vaixells i embarcacions inclosos en els paràgrafs b), c) i d) de l'apartat 4:

b1) En el cas de vaixells i embarcacions que tinguin la base en un port espanyol: un cop l'any, i la quantia de la taxa s'ha d'abonar a l'autoritat portuària que tingui assignada, als efectes de senyalització marítima, la zona geogràfica en què estigui ubicat el seu port base.

b2) En el cas de vaixells i embarcacions que no tinguin base en un port espanyol: per períodes de 30 dies, i l'import de la taxa s'ha d'abonar a les autoritats portuàries que tinguin assignada, als efectes de senyalització marítima, la zona geogràfica en què estiguin ubicats els ports espanyols en què facin escala en l'any natural, fins que s'arribi al 100 per cent de la taxa.

c) A les embarcacions a què fa referència el paràgraf e) de l'apartat 4:

c1) En el cas d'embarcacions que tinguin la base en un port espanyol: una única vegada en el moment de la matriculació. L'import de la taxa s'ha d'abonar a l'autoritat portuària que tingui assignada, als efectes de senyalització marítima, la zona geogràfica en què estigui ubicat l'òrgan competent per a la matriculació de l'embarcació.

c2) En el cas d'embarcacions que no tinguin la seva base en un port espanyol: per períodes de 30 dies, i l'import de la taxa s'ha d'abonar a les autoritats portuàries que tinguin assignada, als efectes de senyalització marítima, la zona geogràfica en què estiguin ubicats els ports espanyols en els quals facin escala, fins que s'arribi al 100 per cent de la taxa.

7. L'òrgan competent per a la matriculació de les embarcacions, despatx de rol de navegació o dotació i per a l'emissió dels certificats d'inspecció de les embarcacions ha d'exigir com a requisit per a això els justificants d'haver abonat la taxa d'ajudes a la navegació.

Les autoritats portuàries han d'exigir la presentació dels justificants d'haver abonat la taxa i, en cas contrari, han de procedir a la seva liquidació.

Les comunitats autònomes, organismes portuaris dependents o vinculats a aquestes i els concessionaris o titulars d'autoritacions de ports, dàrsenes i instal·lacions portuàries han de facilitar a l'autoritat portuària corresponent la informació deguda i subministrar les dades necessàries per a la liquidació d'aquesta taxa.

8. Les autoritats portuàries i Ports de l'Estat poden subscriure convenis amb les comunitats autònomes i organismes portuaris dependents o vinculats a aquestes per al cobrament d'aquesta taxa.

9. La taxa és exigible per avançat i es pot exigir en règim d'estimació simplificada en els ports, dàrsenes, molls, pantalans i altres instal·lacions d'atrada, així com en

instal·lacions nauticoesportives, que estiguin en concessió o autorització, llevat de renúncia expressa del concessionari o autoritzat. En aquest règim, la quota tributària s'estableix per a cada concessió o autorització prenent en compte les dades estadístiques de tràfic de la concessió o autorització dels dos últims anys, i periòdicament s'ha de fer una liquidació global per l'import que correspongui a l'ocupació estimada. Els qui s'acullen a aquest règim tenen una bonificació del 20 per cent en l'import de la quota tributària.

CAPÍTOL IV

Dels preus privats per serveis comercials prestats per les autoritats portuàries

Article 21. Tarifes per serveis comercials prestats per les autoritats portuàries.

1. Les autoritats portuàries han d'exigir pels serveis comercials que prestin en règim de concurrència amb entitats privades el pagament de les tarifes corresponents. Aquestes tarifes tenen el caràcter de preus privats i han de contribuir a aconseguir l'objectiu d'autofinançament, evitar pràctiques abusives en relació amb els tràfics captius, així com actuacions discriminatòries o altres d'anàlogues. Aquestes tarifes no poden ser inferiors al cost del servei i han d'atendre el compliment dels objectius fixats en el pla d'empresa. Excepcionalment es poden acordar tarifes inferiors al cost del servei mentre subsisteixin supòsits de subactivitat en absència de concurrència amb entitats privades.

2. El Consell d'Administració de cada autoritat portuària aprova les seves tarifes.

Article 22. Exigibilitat de les tarifes.

1. Les tarifes són exigibles des que se sol·licita la prestació del servei.

2. El termini màxim per fer efectius els deutes originats per l'aplicació de les tarifes és de 20 dies naturals des de la data de comunicació de les factures corresponents. En cas que l'últim dia del termini de pagament sigui festiu, el termini venç l'immediatament hàbil posterior.

3. Una vegada transcorregut el termini de pagament establert en el present article sense que el deute hagi estat satisfet, el director de l'autoritat portuària ha de certificar aquesta circumstància i ho ha de notificar a l'obligat al pagament. La quantitat deguda merita l'interès legal dels diners vigent incrementat en quatre punts, durant el període en què s'hagi incorregut en mora.

El certificat emès així té la consideració de títol executiu als efectes de l'acció executiva, de conformitat amb el que disposa l'article 517 de la Llei 1/2000, de 2 de gener, d'enjudiciament civil.

La manca de pagament dels interessos meritats durant el període en què s'hagi incorregut en mora habilita igualment l'autoritat portuària per exercir l'acció executiva en la forma i el termini que preveu la present disposició.

Article 23. Prescripció.

L'acció per exigir el pagament de les tarifes per serveis prestats directament per les autoritats portuàries prescriu al cap de quatre anys de la prestació del servei de què es tracti.

Article 24. Suspensió del servei.

1. L'impagament reiterat del servei prestat faculta l'autoritat portuària per suspendre temporalment la prestació de serveis comercials al deutor, previ requeriment a aquest.

En el requeriment, l'autoritat portuària ha d'advertir expressament que, si no s'efectua el pagament de la factura en el termini fixat en el mateix requeriment, suspendrà temporalment la prestació del servei de què es tracti.

2. La suspensió temporal de la prestació del servei es manté mentre no s'efectuï el pagament o es garanteixi suficientment el deute que va generar la suspensió.

3. L'autoritat portuària pot exigir un dipòsit previ o la constitució d'avals, així com emetre factures a compte, a fi de garantir el cobrament de l'import de les tarifes pels serveis comercials que li siguin sol·licitats, sense perjudici de l'import final resultant.

Article 25. Reclamació prèvia a la via judicial civil.

1. Contra les liquidacions de tarifes per serveis comercials prestats per les autoritats portuàries escau la reclamació prèvia a l'exercici d'accions civils, que s'ha d'interposar davant el Consell d'Administració de l'autoritat portuària de què es tracti.

2. El termini per resoldre la reclamació és de tres mesos des de la interposició. Transcorregut l'esmentat termini sense que s'hagi notificat resolució expressa, es pot entendre desestimada.

3. La interposició de reclamació prèvia no suspèn l'obligació d'efectuar el pagament de la factura en el termini previst en els articles anteriors.»

Article segon. *Modificació del títol III de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis en els ports d'interès general.*

El títol III de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, queda modificat en els termes següents:

«TÍTOL III

La prestació de serveis

CAPÍTOL I

Dels serveis

Article 56. Serveis prestats en els ports d'interès general.

1. L'activitat portuària s'ha de desenvolupar en un marc de lliure i lleial competència entre els operadors de serveis en els ports d'interès general.

A aquest efecte, correspon a Ports de l'Estat promoure la competència en el conjunt del sistema portuari i a les autoritats portuàries en els seus propis àmbits territorial i funcional.

2. Es reconeix la llibertat d'accés a la prestació de serveis en els ports d'interès general, en els termes que estableix aquesta Llei.

3. Els serveis es classifiquen en:

- a) Serveis generals.
- b) Serveis portuaris.
- c) Serveis comercials.
- d) Servei de senyalització marítima.

CAPÍTOL II

Dels serveis generals

Article 57. *Concepte de serveis generals.*

Són serveis generals del port els serveis comuns dels quals es beneficien els usuaris del port sense necessitat de sol·licitud, així com els necessaris per al compliment de les funcions de les autoritats portuàries.

Les autoritats portuàries presten a la zona de servei del port, entre altres, els serveis generals següents:

- a) El servei d'ordenació, coordinació i control del tràfic portuari, tant marítim com terrestre.
- b) El servei de coordinació i control de les operacions associades als serveis portuaris, comercials i altres activitats.
- c) Els serveis de senyalització, abalisament i altres ajudes a la navegació que serveixen d'aproximació i accés del vaixell al port, així com el seu abalisament interior.
- d) El servei de policia a les zones comunes, ambdós sense perjudici de les competències que corresponen a altres administracions.
- e) El servei d'enllumenat de les zones comunes.
- f) El servei de neteja habitual de les zones comunes de terra i d'aigua. No s'inclouen en aquest servei la neteja de molls i esplanades com a conseqüència de les operacions de dipòsit i manipulació de mercaderies, ni la dels vessaments i abocaments marins contaminants.
- g) Els serveis de prevenció i control d'emergències, en els termes establerts per la normativa sobre protecció civil, en col·laboració amb les administracions competents sobre protecció civil, prevenció i extinció d'incendis, salvament i lluita contra la contaminació.

Article 58. *Règim de prestació dels serveis generals.*

1. Correspon a l'autoritat portuària la prestació dels serveis generals, sense perjudici que la seva gestió es pugui encomanar a tercers quan no es posi en risc la seguretat o no impliqui exercici d'autoritat.

2. Els serveis generals s'han de prestar d'acord amb les normes i els criteris tècnics que preveu el Reglament d'explotació i policia, així com les ordenances del port.

CAPÍTOL III

Dels serveis portuaris

Secció 1a Concepte i prestació de serveis portuaris

Article 59. *Concepte i classes de serveis portuaris.*

1. Són serveis portuaris les activitats de prestació que siguin necessàries per a l'explotació dels ports adreçades a fer possible la realització de les operacions associades amb el tràfic marítim, en condicions de seguretat, eficiència, regularitat, continuïtat i no-discriminació, i que s'exerceixin en l'àmbit territorial de les autoritats portuàries.

2. Tenen la consideració de serveis portuaris els següents:

- a) Serveis tecniconàutics:
 - 1r Servei de practicatge.
 - 2n Servei de remolc portuari.
 - 3r Servei d'amarratge i desamarratge.

b) Servei al passatge, que inclou: l'embarcament i desembarcament de passatgers, la càrrega i descàrrega d'equipatges, i la de vehicles en règim de passatge.

c) Serveis de recepció de residus generats per vaixells, que inclou: la recepció dels residus i el rebuig de l'annex I i/o de l'annex IV i/o de l'annex V i/o de l'annex VI del Conveni MARPOL 73/78, segons el que estableix l'article 80 d'aquesta Llei.

d) Servei de manipulació de mercaderies, que consisteix en la càrrega, estiba, descàrrega, desestiba, tràfic marítim i transbord de mercaderies.

Article 60. *Règim de prestació dels serveis portuaris.*

1. La prestació dels serveis portuaris la porta a terme la iniciativa privada i es regeix pel principi de lliure concurrència, amb les excepcions que estableix aquesta Llei.

2. La prestació dels serveis portuaris requereix l'obtenció de la llicència corresponent atorgada per l'autoritat portuària.

La llicència no atorga el dret a prestar el servei en exclusiva.

La llicència s'atorga amb caràcter reglat, prèvia acreditació del compliment pel sol·licitant de les condicions i els requisits previstos en aquesta Llei i en les prescripcions particulars del servei. No obstant això, si està limitat el nombre de prestadors, les llicències s'atorguen per concurs.

Poden ser titulars de llicències les persones físiques o jurídiques, de la Unió Europea o de tercers països, condicionades aquestes últimes a la prova de reciprocitat, llevat dels supòsits en què els compromisos de la Unió Europea amb l'Organització Mundial del Comerç no exigeixin aquest requisit, que tinguin capacitat d'obrar i no estiguin incurses en causes d'incompatibilitat.

Les llicències són de caràcter específic i s'atorguen per a cada un dels serveis portuaris especificats a l'article 59.2. No obstant això, per als serveis inclosos a l'apartat c) del mateix article, es pot atorgar una llicència de caràcter general que habiliti per a la prestació de diversos o tots els serveis de recepció de residus generats per vaixells. Així mateix, les llicències per a la prestació de serveis al passatge i de manipulació de mercaderies es poden atorgar per a un o diversos tipus de tràfic o de mercaderia.

L'autoritat portuària pot autoritzar llicències d'autoprestació i d'integració de serveis portuaris en els termes i les condicions que preveu aquesta Llei.

3. Els serveis portuaris s'han de prestar d'acord amb el que disposen les prescripcions particulars del servei i estan subjectes a les obligacions de servei públic que preveu aquesta Llei, les quals s'han d'aplicar de forma que els seus efectes siguin neutrals en relació amb la competència entre prestadors de serveis portuaris.

Són obligacions de servei públic, d'acceptació necessària per tots els prestadors de serveis en els termes en què es concreten en els seus respectius títols habilitadors, les següents:

a) Cobertura universal, amb obligació d'atendre qualsevol demanda raonable, en condicions no discriminatòries, llevat de les excepcions previstes en aquesta Llei per als casos de terminals de passatgers i mercaderies d'ús particular.

b) Continuïtat i regularitat dels serveis en funció de les característiques de la demanda, llevat de força major. Per garantir la continuïtat en la prestació del servei, les autoritats portuàries poden establir serveis mínims de caràcter obligatori.

c) Cooperació amb l'autoritat portuària i l'Administració marítima i, si s'escau, amb altres prestadors de serveis, en tasques de salvament, extinció d'incendis i lluita contra la contaminació, així com en la prevenció i control d'emergències.

d) Col·laborar en la formació pràctica en la prestació del servei amb els mitjans adequats, en l'àmbit del port en què desenvolupi la seva activitat.

e) Submissió a la potestat tarifària de l'autoritat portuària, quan sigui procedent, en les condicions establertes en les prescripcions particulars per les quals es regeix el títol habilitador.

4. Les autoritats portuàries han d'adoptar les mesures necessàries per garantir una cobertura adequada de les necessitats de serveis portuaris en el port. Amb aquesta finalitat, poden assumir excepcionalment, previ informe favorable de Ports de l'Estat, la prestació directa o indirecta d'un servei portuari quan per absència o insuficiència de la iniciativa privada calgui garantir una cobertura adequada de les necessitats del servei.

A aquest efecte, s'entén com a existència d'insuficiència de la iniciativa privada quan les llicències atorgades no puguin atendre tota la demanda existent en el port amb els indicadors de qualitat exigits en el plec de prescripcions particulars del servei.

La prestació per part de l'autoritat portuària d'un servei portuari, per absència o insuficiència d'iniciativa privada, no implica l'extinció, si s'escau, de les llicències en vigor ni impedeix la sol·licitud de noves llicències. En aquest cas, les competències reguladores del servei, inclosa l'aprovació del plec de prescripcions particulars, correspon a Ports de l'Estat, i el termini de prestació del servei no pot ser superior a cinc anys, llevat que subsisteixin les circumstàncies que hagin motivat l'assumpció de la prestació.

5. L'autoritat portuària, en cas d'impagament del servei, pot autoritzar als prestadors la suspensió temporal del servei fins que s'efectuï el pagament o es garanteixi suficientment el deute que va generar la suspensió.

6. L'autoritat portuària, d'ofici, pot limitar en cada port el nombre màxim de possibles prestadors d'un servei portuari, atenent únicament raons de disponibilitat d'espais, de capacitat de les instal·lacions, de seguretat, de normes mediambientals o per altres raons objectives relacionades amb les condicions de competència i, en tots els supòsits, degudament motivades. La motivació ha d'incloure la identificació clara de la restricció de la competència en qüestió, la justificació de la necessitat d'establir la restricció d'acord amb l'interès públic i l'acreditació que no és possible acudir a alternatives viables que siguin menys restrictives de la competència per aconseguir el mateix fi d'interès públic. En els serveis al passatge i de manipulació de mercaderies, les limitacions anteriors es poden aplicar per tipus de tràfic o de mercaderia. La determinació del nombre de prestadors s'ha d'efectuar obligatòriament considerant el màxim nombre possible de prestadors que permetin les circumstàncies concurrents.

Si s'escau, l'acord de limitació que ha d'incloure la determinació del nombre màxim de prestadors l'ha d'adaptar el Consell d'Administració de l'autoritat portuària, prèvia consulta al Comitè de Serveis Portuaris i informe de Ports de l'Estat, i pot afectar tota la zona de servei del port o una part d'aquesta. L'acord de limitació s'ha de publicar en el "Butlletí Oficial de l'Estat".

Quan la causa de la limitació sigui la seguretat marítima, Ports de l'Estat ha de sol·licitar informe a la Direcció General de la Marina Mercant, que és vinculant en l'àmbit de les funcions d'aquesta última i que s'entén favorable si transcorre el termini d'un mes des que se sol·liciti sense que sigui emès de forma expressa.

Quan la causa de la limitació sigui mediambiental, Ports de l'Estat ha de sol·licitar informe a l'autoritat ambiental competent, i s'entén que l'informe és favorable si transcorre el termini d'un mes des que se sol·liciti sense que sigui emès de forma expressa.

La limitació establerta segons el que preveuen els paràgrafs precedents ha de ser revisada, totalment o parcialment, d'ofici per l'autoritat portuària, si s'alteren les causes que la van motivar, o prèviament a la convocatòria d'un nou concurs. També pot ser revisada a instàncies de qualsevol interessat o de Ports de l'Estat, amb subjecció als mateixos tràmits dels seguits per al seu establiment.

Quan el nombre de prestadors d'un servei estigui limitat, les llicències s'han d'atorgar per concurs d'acord amb el procediment que estableix l'article 64 d'aquesta Llei. En aquest cas, el termini màxim de vigència per a les llicències ha de ser menor que l'establert amb caràcter general per a serveis portuaris sense cap limitació del nombre de prestadors en els termes que estableix l'article 63. No obstant això, el titular d'una concessió o autorització d'una terminal marítima de passatgers o de mercaderies l'objecte de la qual inclogui la prestació de serveis al passatge o de manipulació de mercaderies, té dret a obtenir una de les llicències per a la seva prestació, per a si mateix o, si s'escau, per a un tercer amb un contracte en vigor a aquests efectes amb el titular de la concessió, sempre que es compleixin les condicions exigides per a això, que han d'estar restringides a l'àmbit geogràfic del domini públic de la concessió.

Quan l'autoritat portuària sigui prestadora directament o indirectament d'un servei objecte de limitació o participi en el capital d'una empresa que sigui prestadora de l'esmentat servei en el port, l'acord de limitació o la seva revisió l'ha d'adoptar el Consell Rector de Ports de l'Estat. En aquests casos de limitació del nombre de prestadors, la participació de l'autoritat portuària en el capital de l'empresa prestadora només està justificada per absència o insuficiència de la iniciativa privada.

A fi d'evitar la limitació del nombre de prestadors de serveis per raons de disponibilitat d'espais, a les ordenances del port s'ha d'assignar espai o capacitat d'infraestructura perquè puguin operar prestadors de serveis portuaris que no disposin de concessió o autorització.

Article 61. Règim d'utilització dels serveis portuaris.

1. Els serveis portuaris es presten a sol·licitud dels usuaris.

No obstant això, la utilització del servei de practicatge és obligatòria quan ho determini així l'Administració marítima de conformitat amb el que preveu la normativa aplicable.

Així mateix, el servei de recepció de residus generats pels vaixells és d'ús obligatori, excepte en els supòsits que preveu la normativa aplicable.

A més, el Reglament d'explotació i policia o les ordenances del port poden establir l'ús obligatori d'altres serveis portuaris en funció de les condicions i característiques de les infraestructures portuàries, de la mida i tipus de vaixell i de la naturalesa de la càrrega transportada, així com de les condicions oceanogràfiques i meteorològiques.

2. Quan la utilització del servei no sigui obligatòria, les autoritats portuàries poden imposar l'ús dels serveis portuaris que considerin necessaris quan per circumstàncies extraordinàries considerin que està en risc el funcionament, l'operativitat o la seguretat del port. Al seu torn, per raons de seguretat marítima, la Capitania Marítima pot declarar l'obligatorietat d'aquests serveis.

3. Les ordenances portuàries aprovades per les autoritats portuàries han d'establir, per raons d'operativa i de seguretat, normes complementàries i condicions específiques d'utilització dels serveis portuaris, així com l'àmbit geogràfic al qual s'estenguin.

Article 62. Plecs de prescripcions particulars dels serveis portuaris.

1. Les autoritats portuàries han d'aprovar els plecs de prescripcions particulars dels serveis portuaris, escoltat el Comitè de Serveis Portuaris, i prèvia audiència de les organitzacions sindicals més representatives i representatives del servei corresponent i de les associacions d'operadors i usuaris més representatives els fins dels quals tinguin relació directa amb l'objecte del plec corresponent. Per a això, les autoritats portuàries han de remetre el projecte de plec juntament amb l'expedient complet a Ports de l'Estat a fi i efecte que emeti informe vinculant abans de la seva aprovació definitiva.

Prèviament, Ports de l'Estat ha de sol·licitar informe a la Direcció General de la Marina Mercant sobre els projectes de plecs de prescripcions particulars dels serveis portuaris de practicatge, remolc portuari i amarratge i desamarratge de vaixells, pel que es refereix a la seguretat marítima, que en aquest àmbit té caràcter vinculant. Aquest informe s'ha d'emetre en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació corresponent, i s'entén en sentit favorable si no és remès en el termini esmentat.

Les autoritats portuàries poden modificar els plecs de prescripcions particulars per raons objectives motivades, entre altres causes, per l'evolució de les característiques de la demanda en el port, l'evolució tecnològica, els desajustos observats en les condicions de seguretat, qualitat, continuïtat i regularitat en la prestació del servei, els canvis normatius i noves exigències associades a les obligacions de servei públic. La modificació dels plecs de prescripcions particulars està subjecta als mateixos tràmits que els seguits per a l'aprovació.

Els plecs esmentats poden ser aplicables en diferents zones d'un port, en tota la seva zona de servei o, si s'escau, en més d'un port gestionat per la mateixa autoritat portuària.

2. Els plecs han de regular, entre altres, les matèries següents:

a) Objecte i àmbit geogràfic del servei portuari.

b) Requisits d'accés a la prestació del servei, els quals han de ser no discriminatoris, objectius, adequats i proporcionats per garantir la prestació adequada del servei, l'explotació portuària en condicions d'eficiència i seguretat, el comportament competitiu dels prestadors i la protecció dels usuaris i de l'interès general.

c) Condicions de solvència economicofinancera, tècnica o professional per fer front a les obligacions que resultin del servei.

d) Condicions tècniques, ambientals i de seguretat de prestació del servei i, si s'escau, de les instal·lacions i equipament associats a aquest, incloent-hi nivells mínims de productivitat, rendiment i qualitat.

e) Obligacions de servei públic, d'acceptació necessària per part dels prestadors del servei, en especial, les relatives a la continuïtat i regularitat del servei, i les de cooperació amb l'autoritat portuària en matèria de seguretat, salvament, lluita contra la contaminació, protecció del medi ambient, emergències i extinció d'incendis.

f) Criteris per a la consideració d'una inversió com a significativa, si s'escau.

g) Mitjans humans mínims i la seva qualificació, així com els mitjans materials mínims i les seves característiques. Els mitjans humans i materials han de ser els estrictament necessaris per realitzar les operacions unitàries normalment esperades en el port, tant les més simples com les més complexes, objecte del servei en condicions de seguretat, qualitat, continuïtat i regularitat en funció de les característiques de la demanda, de manera que no alterin les condicions de competència, sense perjudici de les exigències per fer front a les obligacions de servei públic en les condicions que estableix aquesta Llei. Els plecs de prescripcions particulars del servei no poden exigir un nombre més alt de mitjans humans i materials que els necessaris per a les operacions unitàries assenyalades a fi de no impedir que un nombre suficient d'operadors puguin concórrer al mercat, sense perjudici dels que puguin ser exigits per fer front a les obligacions de servei públic.

h) Estructura tarifària i tarifes màximes, així com els criteris per a la seva actualització, revisió i, si s'escau, fixació. L'estructura tarifària ha d'incloure els criteris d'actualització i de revisió en funció del volum global de la demanda, estructura de costos i altres circumstàncies relacionades amb les característiques del servei, quan sigui procedent. No s'admeten sobre costos o costos diferenciats per als usuaris en funció del dia o hora en què té lloc la prestació. En el cas del servei de manipulació de mercaderies en autopistes del mar, la determinació de les tarifes

màximes ha de prendre com a referència els costos de l'alternativa terrestre a aquest tràfic.

i) Tarifes que els prestadors poden percebre, si s'escau, quan intervenen en serveis d'emergència, extinció d'incendis, salvament o lluita contra la contaminació.

j) Per als serveis de recepció de residus generats per vaixells, les tarifes que les autoritats portuàries han d'abonar al titular de la llicència pels volums efectivament descarregats de cada tipus de residu i rebuig i, si s'escau, els criteris per al repartiment entre els prestadors del servei autoritzats de les quantitats recaptades per l'autoritat portuària associades a la tarifa fixa que es cobra als vaixells no exempts que atraquin sense fer ús del servei. Aquests criteris han de ser equitatius i no discriminatoris. L'estructura tarifària i les tarifes màximes establertes per a aquest servei han de dependre, entre altres conceptes, de les quantitats recaptades a través de la tarifa fixa i dels criteris de distribució adoptats per a aquestes.

k) Obligacions de subministrament d'informació a l'autoritat portuària.

l) Garanties.

m) Penalitzacions.

n) Causes d'extinció de la llicència, entre les quals han de figurar, a més de les que preveu l'article 68 d'aquesta Llei, les relatives a l'incompliment de les obligacions de servei públic, dels requeriments de seguretat per a la prestació del servei, de les obligacions de protecció del medi ambient que siguin procedents, i en el cas del servei de manipulació de mercaderies, l'incompliment reiterat dels compromisos amb la Societat Anònima de Gestió d'Estibadors Portuaris.

o) Obligacions de protecció mediambiental i de contribució a la sostenibilitat.

p) Termini de durada de la llicència.

q) Criteris de distribució de les obligacions de servei públic entre els prestadors del servei, que han de ser objectius, transparents, proporcionals, equitatius i no discriminatoris, entre els quals s'ha de prendre en consideració la quota de mercat en cada un d'ells.

r) Criteris per a la valoració de compensacions econòmiques a aplicar als titulars de llicències d'autoprestació i integració de serveis, així com per a la seva posterior distribució entre els prestadors del servei oberts a l'ús general.

Els plecs de prescripcions particulars, així com els acords d'aprovació i modificació, s'han de publicar en el "Butlletí Oficial de l'Estat" i han d'estar a disposició dels interessats a les oficines de les autoritats portuàries en format físic i electrònic.

3. En el supòsit que l'autoritat portuària participi en la societat titular de la llicència per a la prestació del servei, l'aprovació del plec de prescripcions particulars del servei correspon a Ports de l'Estat.

4. Els plecs de prescripcions particulars no poden contenir exigències tècniques per a la prestació dels serveis que alterin injustificadament les condicions de competència ni cap altre tipus de clàusula que suposi, en la pràctica, la impossibilitat que un nombre suficient d'operadors concorrin al mercat.

5. Els plecs de prescripcions particulars han de regular la responsabilitat del prestador enfront dels seus treballadors i enfront de tercers i han de prescriure la inclusió de les clàusules següents en les llicències de prestació:

a) L'autoritat portuària no respon en cap cas de les obligacions de qualsevol naturalesa que corresponguin al prestador del servei enfront dels seus treballadors, especialment les que es refereixen a relacions laborals, salari, prevenció de riscos o seguretat social.

b) És obligació del prestador indemnitzar tots els danys i perjudicis que es causin a tercers com a conseqüència de la prestació del servei objecte de la llicència. Quan aquests danys i perjudicis hagin estat ocasionats com a conseqüència

immediata i directa d'una ordre de l'Administració, aquesta és la responsable dins dels límits que assenyalen les lleis.

Article 63. *Termini màxim de la llicència de prestació del servei portuari.*

1. El termini màxim de la llicència per a la prestació dels següents serveis portuaris és el que s'esmenta tot seguit:

- a) Servei de practicatge: 10 anys.
- b) Amarratge i desamarratge: 6 anys.
- c) Remolc portuari: 10 anys.
- d) Serveis al passatge i de manipulació de mercaderies:

1r Sense inversió significativa: 6 anys.

2n Amb inversió significativa en equips i material mòbil:

Quan el titular de la llicència tingui atorgada en concessió o autorització una terminal marítima de passatgers o de mercaderies, amb atracador en concessió o autorització: 20 anys.

Quan el titular de la llicència tingui atorgada en concessió o autorització una terminal marítima de passatgers o de mercaderies, sense atracador en concessió o autorització: 15 anys.

En un altre cas: 10 anys.

3r Amb inversió significativa en obres i instal·lacions fixes que tinguin incidència en la prestació del servei:

Quan les obres siguin infraestructures portuàries de recer, rescloses, obres d'atracada, accessos marítims i obres de rebliment o de consolidació i millora de terrenys en grans superfícies: 35 anys.

En un altre cas: 30 anys.

- e) Servei de recepció de residus generats per vaixells:

1r Sense inversió significativa: 6 anys.

2n Amb inversió significativa: 12 anys.

2. El termini de vigència de la llicència no és renovable quan s'hagi limitat el nombre de prestadors de serveis, llevat del de les llicències relatives als serveis al passatge i de manipulació de mercaderies que es prestin sobre domini públic portuari atorgat en concessió al titular d'aquell, que pot ser renovat mentre estigui vigent la concessió i, en cas que el prestador no sigui el titular de la concessió, hi hagi un contracte en vigor a aquests efectes amb aquest.

Quan no hi hagi limitació del nombre de prestadors, les llicències poden ser renovades, prèvia acreditació pel titular del compliment dels requisits previstos en aquesta Llei i en les prescripcions particulars del servei que estiguin en vigor. La sol·licitud de renovació s'ha de presentar en el semestre anterior a l'expiració del termini de llicència. Transcorregut el termini de tres mesos des de la sol·licitud sense que es notifiqui resolució expressa, s'entén atorgada la renovació.

Quan es trobi limitat el nombre de prestadors d'un servei portuari, el termini màxim ha de ser, almenys, un 25 per cent inferior al que correspongui dels apartats anteriors.

Article 64. *Procediment d'atorgament de la llicència de prestació del servei portuari.*

1. Quan no estigui limitat el nombre de prestadors, tots els interessats a prestar el servei que reuneixin els requisits establerts en els plecs de prescripcions particulars de cada servei poden optar a prestar-lo, prèvia la seva sol·licitud en qualsevol moment i l'atorgament per l'autoritat portuària, si s'escau, de la llicència corresponent.

El termini màxim per notificar resolució expressa sobre les sol·licituds de llicència és de tres mesos. Transcorregut aquest termini sense que es notifiqui la resolució, s'entén estimada la sol·licitud.

2. Quan es limiti el nombre de prestadors, les autoritats portuàries han d'elaborar i aprovar, amb l'informe previ de Ports de l'Estat, el plec de bases de cada concurs, que ha de contenir, com a mínim, la determinació del nombre màxim de prestadors, els requisits per participar-hi, el termini màxim de la llicència, la informació a facilitar pel sol·licitant i els criteris d'adjudicació, que han de ser objectius i no discriminatoris. No es poden exigir en el plec de bases condicions ni mitjans addicionals per a la prestació del servei als establerts en les prescripcions particulars.

El termini per presentar les ofertes no pot ser inferior a 52 dies naturals des de la publicació de la convocatòria del concurs.

Si el nombre de llicències atorgades en el concurs és inferior al nombre màxim de llicències a atorgar, aquestes es poden sol·licitar en qualsevol moment a l'autoritat portuària sempre que compleixin el plec de bases del concurs, fins que s'arribi al nombre màxim de prestadors. La vigència d'aquestes llicències és la mateixa que la de les atorgades per concurs.

3. Tant en el cas que estigui limitat el nombre de prestadors com que no ho estigui, quan els prestadors del servei amb llicència atorgada no puguin atendre conjuntament amb els mitjans que tinguin adscrits al servei, segons el parer de l'autoritat portuària, la cobertura total de la demanda amb els indicadors de qualitat establerts en les prescripcions particulars del servei, l'autoritat portuària ho ha de comunicar als titulars del servei a fi i efecte que tinguin la possibilitat de posar mitjans addicionals als exigits per la seva llicència per complir els indicadors de qualitat esmentats. Si persisteix aquesta situació, l'autoritat portuària ha de considerar que hi ha insuficiència de la iniciativa privada i s'ha d'aplicar el que disposa per a aquests casos l'article 60.4 d'aquesta Llei.

4. Els acords d'atorgament i de renovació de les llicències de prestació dels serveis, així com, si s'escau, la convocatòria del concurs, s'han de publicar en el "Butlletí Oficial de l'Estat".

5. Quan se sol·liciti llicència per a la prestació d'un servei, lligada directament i indispensablement a l'ús privatiu d'una determinada superfície del port, l'atorgament de la llicència ha d'estar vinculat recíprocament a l'atorgament del corresponent títol administratiu i han de ser objecte d'expedient únic; en aquest cas, el termini màxim per notificar la resolució expressa de les dues sol·licituds és de vuit mesos. Transcorregut aquest termini sense que es notifiqui resolució expressa, s'entén desestimada la sol·licitud. En cas que la concessió o autorització es transmeti, l'adquirent té dret igualment a la llicència del servei, sempre que compleixi les condicions exigides per a això en les prescripcions particulars.

Així mateix, quan se sol·liciti llicència per a la prestació del servei lligada de forma directa i indissoluble a una superfície ja atorgada en concessió o autorització, sense ser el titular de l'esmentada concessió o autorització, l'atorgament de la llicència ha d'estar vinculat a l'existència d'un contracte en vigor entre el sol·licitant i el titular de la concessió. El termini màxim per notificar la resolució expressa de la sol·licitud és el que preveu l'apartat 1 d'aquest article.

Article 65. Llicències de serveis portuaris en estacions marítimes de passatgers i terminals de mercaderies dedicades a ús particular.

1. Les llicències per a la prestació dels serveis portuaris que estiguin restringits a l'àmbit geogràfic d'una estació marítima de passatgers o terminal de mercaderies dedicades a ús particular s'han d'ajustar als requisits establerts en els plecs de prescripcions particulars, amb l'excepció de les clàusules referides a cobertura universal, estructura tarifària i tarifes màximes i obligacions relatives a continuïtat i regularitat en funció de la demanda del port.

Els mitjans humans i materials han de ser únicament els adequats per atendre el volum i les característiques dels tràfics que pugui operar en les condicions de seguretat i qualitat exigides, així com de continuïtat i regularitat que exigeixin els seus propis tràfics. Els mitjans esmentats queden adscrits al servei d'aquests tràfics, sense perjudici de les obligacions de servei públic que siguin pertinents.

2. Als efectes que preveu aquesta Llei, s'entén per estació o terminal marítima de passatgers dedicada a ús particular l'atorgada en concessió o autorització, no oberta al tràfic comercial general, en què es prestin serveis al passatge transportat en vaixells explotats exclusivament per les empreses navilieres del titular o del seu grup empresarial autoritzades en el títol concessional.

Així mateix, té la consideració de terminal de mercaderies dedicada a ús particular l'atorgada en concessió o autorització, no oberta al tràfic comercial general, en la qual es manipulin mercaderies propietat del titular d'aquesta o dels seus accionistes o partícips, així com del grup d'empreses a què pertanyi, o s'operin vaixells explotats exclusivament per empreses navilieres del titular o del seu grup empresarial autoritzades en el títol concessional. També té la consideració de terminal de mercaderies dedicada a ús particular l'atorgada en concessió o autorització al titular d'una planta de transformació o instal·lació industrial o a una empresa del seu mateix grup empresarial, no oberta al tràfic comercial general, en la qual es manipulin mercaderies directament i exclusivament vinculades amb la dita planta o instal·lació de procés industrial i estigui expressament identificada en el títol concessional.

Als efectes que preveu aquest article, es considera que existeix grup empresarial en els supòsits a què es refereix l'article 42.1 del Codi de comerç o de l'article 87 del Reial decret legislatiu 1564/1989, de 22 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de societats anònimes.

En els títols concessionals s'ha de recollir expressament la condició d'estació marítima de passatgers o terminal de mercaderies dedicades a ús particular.

Les terminals de mercaderies d'ús particular han de disposar d'espai en els molls atorgat en concessió o autorització, i, en el cas particular de terminals atorgades en concessió al titular d'una planta de transformació o instal·lació industrial, l'esmentada planta o instal·lació ha d'estar ubicada a l'interior de la zona de servei del port, o bé ha d'estar connectada amb els espais de la concessió mitjançant infraestructures o instal·lacions de transport fixes i específiques, és a dir, canonada, cinta transportadora o infraestructura ferroviària amb serveis que connectin específicament la instal·lació amb la terminal portuària.

3. El titular d'una llicència de prestació del servei portuari no ha de ser necessàriament el titular de l'autorització o concessió d'una estació marítima de passatgers o d'una terminal de mercaderies dedicades a ús particular encara que l'atorgament de la llicència ha d'estar vinculat a l'existència d'un contracte entre el sol·licitant de la llicència i el titular de l'autorització o concessió, d'acord amb el que estipula l'article 64.5.

En el cas dels serveis al passatge i de manipulació de mercaderies, el concessionari o el titular d'una autorització d'una estació marítima de passatgers o d'una terminal de mercaderies dedicades a ús particular té dret a obtenir una llicència per a la prestació d'aquests serveis als vaixells que hi operen, per a si mateix o, si s'escau, per a un tercer amb contracte en vigor amb el titular de la concessió per a la prestació dels serveis esmentats, tant si està limitat el nombre de prestadors com si no ho està.

Article 66. *Contingut de la llicència de prestació del servei portuari.*

1. La llicència ha d'incloure, almenys:
 - a) Identificació de la persona física o jurídica titular de la llicència i la seu de l'empresa.
 - b) Classe de llicència atorgada, general o específica, i el seu objecte.

- c) Àmbit geogràfic al qual s'estén la prestació del servei.
- d) Obligacions de servei públic que siguin procedents.
- e) Mitjans materials mínims i les seves característiques.
- f) Mitjans humans mínims i la seva qualificació.
- g) Requisits de seguretat per a la prestació del servei.
- h) Obligacions de protecció del medi ambient.
- i) Condicions de prestació del servei i, si s'escau, de les instal·lacions i equipament associats al servei, incloent-hi nivells mínims de rendiment i de qualitat del servei.
- j) Estructura tarifària, tarifes màximes i criteris de revisió, si és procedent.
- k) Termini de vigència.
- l) Garanties.
- m) Taxes portuàries.
- n) En les llicències del servei portuari de manipulació de mercaderies, percentatge mínim de treballadors que s'han de tenir contractats en règim laboral comú.
- ñ) En les llicències dels serveis de recepció de residus generats per vaixells, les tarifes que les autoritats portuàries han d'abonar al titular de la llicència pels volums efectivament descarregats de cada tipus de residu i rebuig i els criteris per al repartiment, si s'escau, entre els prestadors del servei autoritzats de les quantitats recaptades per l'autoritat portuària associades a la tarifa fixa que es cobra als vaixells no exempts que atraquin sense fer ús del servei.
- o) Compensació econòmica, en el cas de llicències d'autoprestació i integració de serveis.

2. D'acord amb els principis d'objectivitat i proporcionalitat, l'autoritat portuària pot modificar el contingut de les llicències, prèvia audiència als interessats, quan s'hagin modificat les prescripcions particulars del servei. La modificació ha d'establir un termini perquè els titulars s'adaptin al que disposa. Transcorregut aquest termini sense que hagi tingut lloc l'adaptació, les llicències queden sense efecte.

Article 67. *Transmissió de la llicència de prestació del servei portuari.*

1. Les llicències es poden transmetre a persones diferents d'aquelles a les quals van ser originalment atorgades quan es donin conjuntament les circumstàncies següents:

- a) Que la transmissió es faci a favor d'una persona física o jurídica que compleixi els requisits assenyalats a l'article 60.2.
- b) Que els transmissors i els adquirents compleixin els requisits establerts en les prescripcions particulars del servei en relació amb la possibilitat de transmissió de la llicència.
- c) Que es compleixin els requisits que preveu l'article 117.3 quan la llicència es transmeti juntament amb la concessió del domini públic en què s'exerceix l'activitat.

2. La transmissió està subordinada en tot cas a la conformitat prèvia de l'autoritat portuària i, si s'escau, a l'autorització preceptiva de les autoritats de competència, i té, respecte als contractes de treball del personal del titular de la llicència, els efectes que preveu la legislació laboral.

Article 68. *Extinció de la llicència de prestació del servei portuari.*

1. Les llicències es poden extingir per alguna de les causes següents:
- a) Per transcurs del termini previst a la llicència.
 - b) Revocació per pèrdua o incompliment dels requisits que preveu l'article 60.2, de les condicions establertes en el títol habilitador o per la no-adaptació a les

prescripcions particulars del servei que hagin estat modificades, d'acord amb el que preveu l'article 66.2 d'aquesta Llei.

c) Revocació quan, com a conseqüència de la declaració de limitació del nombre de prestadors d'un servei, el nombre de llicències en vigor superi el de la limitació, sense perjudici de la indemnització que correspongui. S'ha d'establir per reglament el procediment a seguir per a la revocació de les llicències.

d) Per extinció de la concessió o autorització o rescissió del contracte al qual es refereix l'article 64.5 d'aquesta Llei.

e) Per les altres causes previstes en les prescripcions particulars del servei.

2. Correspon al Consell d'Administració de l'autoritat portuària acordar l'extinció de les llicències, prèvia audiència a l'interessat, excepte en el supòsit que preveu el paràgraf a) de l'apartat anterior, en què l'extinció es produeix de forma automàtica.

Article 69. Registres d'empreses prestadores de serveis portuaris.

1. Es crea en cada autoritat portuària un Registre d'empreses prestadores de serveis portuaris en els ports que gestiona, que té caràcter públic i es divideix en tantes seccions com serveis portuaris s'especifiquen en aquesta Llei. La inscripció la practica d'ofici la mateixa autoritat portuària.

2. Es crea a Ports de l'Estat el Registre general d'empreses prestadores de serveis portuaris, que té caràcter públic i es divideix per seccions, una per cada servei portuari. La inscripció la practica d'ofici Ports de l'Estat, i cada autoritat portuària li ha de subministrar informació sobre les llicències atorgades per a la prestació dels serveis.

3. Per ordre del Ministeri de Foment s'han de determinar les dades que s'han d'incloure en el Registre general i en els registres de cada autoritat portuària així com el procediment d'inscripció.

4. En cap cas la inscripció en l'esmentat Registre pot ser utilitzada com a avantatge per accedir a la prestació dels serveis portuaris, ni la seva absència com a causa d'exclusió.

Article 70. Règim d'incompatibilitats.

1. Quan el titular de la llicència per a la prestació d'un servei portuari tingui una quota de mercat superior al 50 per cent de l'activitat relacionada amb la prestació de l'esmentat servei portuari, en un port, mesurada en termes de tones de mercaderies manipulades, nombre de passatgers i vehicles en règim de passatge embarcats i desembarcats, nombre d'unitats d'arqueig brut (GT), nombre de serveis realitzats a vaixells o quantitat de residus o rebuigs recollits, o que arribi a aquest percentatge a través d'altres llicències en els titulars de les quals tingui influència efectiva, cap persona física o jurídica que disposi d'influència efectiva en la gestió d'aquesta no pot tenir influència efectiva en la gestió del titular d'una altra llicència que presti o hagi de prestar el mateix servei portuari en el mateix port.

Així mateix, en el cas de societats mercantils, es presumeix que hi ha influència efectiva en la gestió o control d'una societat quan es produeixi algun dels supòsits que preveu l'article 42.1 del Codi de comerç o de l'article 87 del Reial decret legislatiu 1564/1989, de 22 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de societats anònimes.

2. Si per causes sobrevingudes, derivades de fusions, adquisicions o un altre tipus d'acords societaris, una persona física o jurídica està incursa en algun dels supòsits que preveu l'apartat anterior, ha de presentar a l'autoritat portuària un pla d'alienació de participacions o accions a executar en un termini màxim de 12 mesos a partir del moment en què es va produir la situació d'incompatibilitat.

3. A l'efecte que es pugui comprovar el compliment de les obligacions establertes en el present article, les empreses autoritzades per a la prestació de serveis portuaris estan obligades a comunicar a les autoritats portuàries la seva

composició accionarial o qualsevol canvi significatiu de la seva composició accionarial.

4. El titular d'una llicència per a la prestació d'un servei portuari de practicatge no pot participar, per si mateix o a través de persones físiques o jurídiques interposades, en el capital o en la gestió d'empreses autoritzades per a la prestació de qualsevol altre servei tecniconàutic en el mateix port, excepte en els supòsits que preveuen els articles 81 i 82 d'aquesta Llei.

Article 71. *Separació comptable.*

1. Els titulars de llicències de prestació de serveis portuaris han de portar, per a cada un dels serveis que prestin en una autoritat portuària, una estricta separació comptable d'acord amb els usos i pràctiques comercials admesos, entre els esmentats serveis i les seves altres activitats i informar en la memòria dels comptes anuals, per separat, de cada un dels serveis portuaris que prestin en cada port. El mateix és exigible a l'autoritat portuària quan presti directament un servei portuari.

2. Els titulars de llicències de serveis portuaris, quan prestin diversos serveis portuaris o prestin un servei portuari i al mateix temps exerceixin un altre tipus d'activitat, han de sotmetre els seus comptes anuals a auditoria de comptes, d'acord amb la normativa corresponent. Els comptes anuals i l'informe d'auditoria corresponent s'han de presentar a l'autoritat portuària, en el termini màxim de quinze dies des de la seva aprovació.

Article 72. *Observatori permanent del mercat dels serveis portuaris.*

1. Es crea l'Observatori Permanent del Mercat dels Serveis Portuaris, adscrit a Ports de l'Estat, amb la finalitat d'analitzar les condicions de competitivitat en relació amb els preus i la qualitat dels serveis i acordar les variables de competitivitat sobre les quals establir recomanacions.

Per acord del Consell Rector de Ports de l'Estat s'ha d'establir la composició i el funcionament de l'Observatori Permanent, i ha de quedar garantida la presència de les organitzacions més representatives i representatives dels prestadors, treballadors i usuaris dels serveis portuaris.

2. Ports de l'Estat ha d'elaborar un informe anual de competitivitat a partir de les anàlisis i conclusions de l'Observatori Permanent. Aquest informe s'ha d'eleva al Ministeri de Foment.

Article 73. *Comitè de serveis portuaris.*

En el Consell de Navegació i Port s'ha de constituir un Comitè de serveis portuaris del qual han de formar part els usuaris de serveis o organitzacions que els representin i les organitzacions sectorials de treballadors i prestadors de serveis més representatives i representatives. L'autoritat portuària ha de consultar el Comitè, almenys un cop l'any, en relació amb les condicions de prestació dels serveis esmentats i, en particular, sobre les tarifes dels serveis portuaris oberts a l'ús general, l'organització i la qualitat dels serveis, així com, si s'escau, sobre l'establiment, manteniment o revisió de l'acord de limitació del nombre de prestadors d'un servei.

Els informes i les actes del Comitè s'han de remetre a l'Observatori Permanent del Mercat dels Serveis Portuaris.

Article 74. *Supervisió i promoció de la competència en la prestació dels serveis portuaris:*

1. Amb la finalitat de supervisar i fomentar les condicions de competència efectiva en la prestació de serveis portuaris, Ports de l'Estat exerceix en aquest àmbit les funcions específiques següents, sense perjudici de les assignades en aquest mateix àmbit a altres organismes:

a) Posar en coneixement de la Comissió Nacional de la Competència, escoltades les autoritats portuàries afectades, els actes, acords, pràctiques i conductes de què es pugui tenir notícia en l'exercici de les seves atribucions que presentin indicis de ser contraris a la Llei 15/2007, de 3 de juliol, de defensa de la competència, o puguin alterar la lliure competència entre ports.

b) Establir recomanacions per a les autoritats portuàries i entitats prestadores de serveis, d'acord amb les conclusions emeses per l'Observatori Permanent del Mercat dels Serveis Portuaris.

c) Emetre circulars adreçades a les entitats prestadores de serveis portuaris, a fi d'evitar o corregir pràctiques contràries a la lliure competència, que són vinculants una vegada que es publiquen en el "Butlletí Oficial de l'Estat".

d) Autoritzar, regular i controlar els serveis portuaris quan excepcionalment siguin prestats directament o indirectament per les autoritats portuàries o per una empresa en la qual participi directament o indirectament l'autoritat portuària, així com aprovar les tarifes en aquest cas.

e) Autoritzar els convenis, pactes o acords que subscriuguin dues o més autoritats portuàries a fi de garantir el marc de competència entre ports.

f) Arbitrar en els conflictes que puguin sorgir entre les entitats prestadores de serveis, a sol·licitud d'aquestes, quan transcendeixin l'àmbit geogràfic d'una autoritat portuària i, si s'escau, entre dues autoritats portuàries per raó dels serveis prestats en cada una d'aquestes o en totes dues.

g) Fer la proposta de resolució d'expedients sancionadors per infraccions en la prestació de serveis portuaris tipificades en el títol IV, capítol III, de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant, modificada per la disposició final segona de la Llei 48/2003, i qualificades de molt greus, en una quantia inferior a 1.200.000 €.

2. Amb la finalitat de supervisar i fomentar les condicions de competència efectiva en la prestació de serveis portuaris, en el seu propi àmbit territorial i funcional, les autoritats portuàries exerceixen les funcions específiques següents:

a) Informar Ports de l'Estat sobre els actes, acords, pactes o conductes que presentin indicis de ser contraris a la Llei 15/2007, de 3 de juliol, de defensa de la competència, o puguin alterar la lliure competència entre els prestadors de serveis.

b) Arbitrar en els conflictes que puguin sorgir entre les entitats prestadores de serveis, a sol·licitud d'aquestes, en el seu àmbit territorial.

c) Exercir la potestat sancionadora per als supòsits d'infraccions en la prestació de serveis portuaris tipificats en el títol IV, capítol III, de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant, modificada per la disposició final segona de la Llei 48/2003, i qualificades de greus.

d) Aprovar les tarifes màximes en els serveis portuaris, excepte en les terminals marítimes de passatgers i mercaderies dedicades a ús particular, quan el nombre de prestadors del servei estigui limitat o sigui insuficient per garantir la competència. Així mateix, controlar la transparència de les tarifes i els conceptes que es facturin.

Secció 2a Serveis tecniconàutics

Article 75. Definició i característiques del servei de practicatge.

1. S'entén per practicatge el servei d'assessorament a capitans de vaixells i artefactes flotants, que es presta a bord d'aquests, per facilitar la seva entrada i sortida del port i les maniobres nàutiques dins d'aquest i dels límits geogràfics de la zona de practicatge, en condicions de seguretat i en els termes que s'estableixen en aquesta Llei, en el Reglament que regula aquest servei i en el seu plec de prescripcions particulars.

2. El servei de practicatge és obligatori en els ports quan així ho determini l'Administració marítima.

No obstant això, l'Administració marítima pot establir exempcions a l'obligatorietat d'utilitzar el servei de practicatge en cada port, amb criteris basats en l'experiència local del capità del vaixell, les característiques del vaixell, la naturalesa de la càrrega, les peculiaritats del port i altres circumstàncies que es prevegin per reglament amb l'informe previ de l'autoritat portuària, escoltat l'òrgan que exerceixi la representació dels pràctics a escala nacional.

Amb caràcter general, llevat d'indicació expressa de la Capitania Marítima per raons de seguretat en la navegació, estan exempts del servei de practicatge els vaixells i embarcacions al servei de l'autoritat portuària; els destinats a la realització d'obres en el domini públic portuari; els destinats a l'avituellament i a l'aprovisionament de vaixells; els destinats a la prestació de serveis portuaris, amb base en el port i els que estiguin al servei d'altres administracions públiques, que tinguin la base en el port, així com els vaixells de qualsevol altre tipus, la tripulació dels quals inclogui un capità que hagi exercit, fins i tot interinament, com a pràctic en el port de què es tracti, o bé hagi superat les proves d'habilitació teòriques i pràctiques en aquest port.

3. El nombre de prestadors queda limitat a un únic prestador en cada àrea portuària. A aquests efectes, s'entén com a àrea portuària la que és susceptible d'explotació totalment independent incloent-hi la seva accessibilitat marítima i, per tant, que els límits geogràfics de prestació del servei de practicatge corresponents a cada una d'aquestes àrees siguin totalment independents.

4. L'Administració marítima ha de realitzar les proves necessàries per habilitar com a pràctic de port els aspirants que reuneixin les condicions i titulacions professionals requerides legalment, sense que hi hagi limitació en el nombre de candidats que puguin superar les proves.

L'autoritat portuària ha de facilitar la formació pràctica en el port. A aquest efecte, s'ha d'incloure en les prescripcions particulars del servei de practicatge l'obligació de les empreses prestadores de col·laborar en la formació pràctica dels candidats que hagin superat les proves de coneixements teòrics. La selecció dels aspirants l'ha d'efectuar l'autoritat portuària d'acord amb criteris basats en els principis d'igualtat, mèrit i capacitat.

L'autoritat portuària ha de determinar el nombre de pràctics necessaris per a la prestació del servei, amb l'informe previ de la Capitania Marítima, i escoltat el Comitè de serveis portuaris i l'òrgan que exerceixi la representació dels pràctics a escala nacional, i n'ha d'expedir els nomenaments.

Article 76. *Definició i característiques del servei de remolc portuari.*

1. S'entén per servei de remolc portuari aquell l'objecte del qual és l'operació nàutica d'ajuda a la maniobra d'un vaixell, denominat remolcat, seguint les instruccions del seu capità, mitjançant l'auxili d'un altre o altres vaixells, denominats remolcadors, que proporcionen la seva força motriu o, si s'escau, l'acompanyament o la seva posada a disposició dins els límits de les aigües incloses a la zona de servei del port.

2. Les prescripcions particulars del servei han de contenir les característiques tècniques exigibles als remolcadors i els mitjans que hagin d'incorporar per col·laborar amb les administracions competents en els serveis d'extinció d'incendis, salvament marítim i lluita contra la contaminació marina.

Article 77. *Definició i característiques del servei d'amarratge i desamarratge de vaixells.*

1. S'entén per servei d'amarratge el servei l'objecte del qual és recollir les amarres d'un vaixell, portar-les i fixar-les als elements disposats en els molls o atracadors per a aquest fi, seguint les instruccions del capità del vaixell, en el sector d'amarratge designat per l'autoritat portuària, i en l'ordre i amb la disposició convenient per facilitar les operacions d'atrada, desamarratge i desatrada.

2. S'entén per servei de desamarratge aquell l'objecte del qual és amollar les amarres d'un vaixell dels elements de fixació als quals està amarrat seguint la seqüència i instruccions del capità i sense afectar les condicions d'amarratge dels vaixells contigus.

3. Les prescripcions particulars del servei han de contenir els mitjans que aquest servei ha de disposar per col·laborar amb les administracions competents en els serveis d'extinció contra incendis, salvament marítim i lluita contra la contaminació marina.

Secció 3a Servei al passatge

Article 78. Definició i abast del servei al passatge.

1. El servei al passatge inclou:

a) Servei d'embarcament i desembarcament de passatgers, que inclou l'organització, control i, si s'escau, maneig dels mitjans necessaris per fer possible l'accés dels passatgers des de l'estació marítima o el moll als vaixells de passatge i viceversa.

b) Servei de càrrega i descàrrega d'equipatges, que comprèn l'organització, control i, si s'escau, maneig dels mitjans necessaris per a la recepció dels equipatges a terra, la seva identificació i trasllat a bord del vaixell i la seva col·locació al lloc o llocs que s'estableixin, així com per a la recollida dels equipatges a bord del vaixell des del lloc o llocs que s'estableixin, el seu trasllat a terra i el seu lliurament a cada un dels passatgers.

c) Servei de càrrega i descàrrega de vehicles en règim de passatge, que inclou l'organització, control i, si s'escau, maneig dels mitjans necessaris per fer possible la transferència d'aquests vehicles, en els dos sentits, entre el moll o zona d'aparcament i el vaixell.

2. No està inclòs en el servei portuari el maneig de passarel·les, rampes i altres mitjans mecànics de l'autoritat portuària quan s'efectuï amb el propi personal d'aquesta.

Secció 4a Servei de manipulació de mercaderies

Article 79. Definició i àmbit del servei portuari de manipulació de mercaderies.

1. Es consideren integrades en aquest servei portuari les activitats de càrrega, estiba, desestiba, descàrrega i transbord de mercaderies, objecte de tràfic marítim, que permetin la seva transferència entre vaixells, o entre aquests i terra o altres mitjans de transport. Per tenir la consideració d'activitats incloses en aquest servei s'han de realitzar íntegrament dins de la zona de servei del port i han de tenir connexió directa i immediata amb una operació concreta de càrrega, descàrrega o transbord d'un vaixell determinat.

a) Les activitats de càrrega i estiba comprenen:

1r La recollida de la mercaderia a la zona d'emmagatzematge o dipòsit del port i el seu transport horitzontal fins al costat del vaixell en operacions relacionades amb la càrrega d'aquest.

2n L'aplicació de ganxo, cullera, bastidor equilibrador (spreader) o qualsevol altre dispositiu que permeti hissar o transferir la mercaderia directament des d'un mitjà de transport terrestre, o des del moll, o pantalà, al costat del vaixell.

3r La hissada o transferència de la mercaderia i la seva col·locació al celler o a bord del vaixell.

4t L'estiba de la mercaderia al celler o a bord del vaixell, d'acord amb els plans d'estiba i indicacions del capità del vaixell o dels oficials en qui delegui aquesta responsabilitat.

5è L'embarcament de la mercaderia per mitjans rodants en el vaixell.

6è El trincatge o subjecció de la càrrega a bord del vaixell per evitar que es desplaci durant la navegació, sempre que aquestes operacions no les efectuï la tripulació del vaixell.

b) Les activitats de desestiba i descàrrega comprenen:

1r El destrincatge o amollament de les subjeccions de la càrrega a bord per permetre'n la manipulació, sempre que aquestes operacions no les efectuï la tripulació del vaixell.

2n La desestiba de mercaderies al celler o a bord del vaixell, que comprèn totes les operacions necessàries per col·locar-les a l'abast dels mitjans d'hissada o transferència.

3r L'aplicació de ganxo, cullera, bastidor equilibrador o qualsevol altre dispositiu que permeti hissar o transferir la mercaderia.

4t La hissada o transferència de la mercaderia i la seva col·locació en un mitjà de transport o al moll o pantalà al costat del vaixell.

5è La descàrrega de la mercaderia, o bé sobre vehicles de transport terrestre, o bé sobre moll o pantalà per a la seva recollida posterior per vehicles o mitjans de transport horitzontal i, si s'escau, el seu trasllat a la zona d'emmagatzematge o dipòsit dins del port, i el dipòsit i l'estiba de la mercaderia a la zona esmentada.

6è El desembarcament de la mercaderia del vaixell per mitjans rodants.

c) L'activitat de transbord comprèn el destrincatge o amollament, sempre que no ho faci la tripulació del vaixell i la desestiba en el primer vaixell, la transferència de la mercaderia directament des d'un vaixell a un altre i l'estiba en el segon vaixell i posterior trincatge, sempre que no ho faci la tripulació del vaixell en el segon vaixell.

2. Als efectes establerts en aquest article, no tenen la consideració de mercaderia objecte de tràfic marítim:

a) Els béns propietat de les autoritats portuàries.

b) Les cartes, targetes, paquets postals i altres béns que siguin objecte del servei postal o de missatgeria.

c) La pesca fresca, el bacallà verd i els seus productes elaborats.

d) Els residus i rebuigs generats pel vaixell, així com els residus i rebuigs de la càrrega procedent dels vaixells.

3. Queden exemptes de la seva consideració com a servei portuari de manipulació de mercaderies les activitats següents:

a) El maneig de mitjans mecànics propietat de l'autoritat portuària i la manipulació de mercaderies del Ministeri de Defensa, llevat que en aquest últim cas el servei el dugui a terme una empresa titular d'una llicència per a la prestació del servei de manipulació de mercaderies.

b) El maneig de caps tractors o grues automòbils que no estiguin permanentment adscrits a operacions portuàries i siguin conduïdes pel seu personal habitual.

c) L'embarcament i desembarcament de camions, automòbils i qualsevol classe de vehicles de motor, amb els seus remolcs o semiremolcs, quan els realitzin els seus propietaris, usuaris o conductors habituals dependents d'aquells. Així mateix, està exclòs del servei de manipulació de mercaderies l'embarcament i desembarcament de vehicles de motor sense matricular.

d) La conducció, enganxament i desenganxament de caps tractors que embarquin o desembarquin remolcs o semiremolcs, si el transport es produeix sense solució de continuïtat des de fora de la zona de servei del port fins al seu embarcament, o des del vaixell fins a fora de la zona esmentada.

e) La conducció de vehicles de tot tipus que transportin mercaderies fins a peu de grua o d'instal·lació de càrrega, o de rampa d'embarcament, en operacions directes de qualsevol mitjà de transport terrestre a un vaixell, si el transport es produeix sense solució de continuïtat des de fora de la zona de servei del port.

Així mateix, la conducció de vehicles de tot tipus que rebin mercaderies a peu de grua o d'instal·lació de descàrrega, o de rampa de desembarcament, en operacions directes d'un vaixell a qualsevol mitjà de transport terrestre, si el transport es produeix sense dipòsit intermedi fins a fora de la zona de servei del port.

En els dos casos, les operacions de connexió dels mitjans de càrrega i descàrrega. En aquest supòsit, es consideren incloses les operacions directes de qualsevol mitjà de transport terrestre al vaixell i les del vaixell a qualsevol mitjà de transport terrestre.

f) Les tasques de subjecció i amollament de la càrrega a bord del vaixell, quan siguin realitzades per les tripulacions dels vaixells.

g) Les operacions de càrrega, descàrrega i transbord per a l'avitallament. Així mateix, les operacions de càrrega, descàrrega i transbord per a l'aprovisionament de vaixells quan no sigui necessari utilitzar mitjans de càrrega adscrits permanentment al servei de manipulació de mercaderies, així com la càrrega o descàrrega de les peces i recanvis per a la reparació del vaixell i la maquinària i eines necessàries per a aquests treballs.

A aquests efectes, es consideren operacions d'avitallament les que es refereixen als productes següents: aigua, combustibles, carburants, lubricants i altres olis d'ús tècnic.

Al seu torn, es consideren operacions d'aprovisionament les que es refereixen als productes següents: els destinats exclusivament al consum de la tripulació i dels passatgers, productes de consum per a ús domèstic, els destinats a l'alimentació dels animals transportats i els consumibles utilitzats per a la conservació, tractament i preparació a bord de les mercaderies transportades.

h) Les operacions de càrrega, descàrrega i transbord si es realitzen per canonada.

i) Les operacions que es duguin a terme en instal·lacions portuàries en règim de concessió o autorització, quan aquestes instal·lacions estiguin directament relacionades amb plantes de transformació, instal·lacions de processament industrial o envasament de mercaderies pròpies que es moguin per les terminals marítimes esmentades d'acord amb el seu objecte concessional, llevat que les efectui una empresa estibadora.

Les activitats incloses en el servei de manipulació de mercaderies que es portin a terme en concessió o autorització han de ser realitzades amb treballadors que compleixin els requisits de formació i aptitud exigits pels articles 144 i 145 d'aquesta Llei, sense que sigui exigible la participació de l'empresa per compte de la qual prestin els seus serveis els treballadors en el capital de la Societat de Gestió d'Estibadors Portuaris que regula el títol V de la present Llei.

4. L'autoritat portuària pot autoritzar al navilier o armador, sense necessitat de tramitar una llicència de servei de manipulació de mercaderies, el maneig de mitjans de càrrega i descàrrega propis del vaixell per personal de la seva tripulació, una vegada s'acrediti, mitjançant la presentació dels certificats oportuns de les autoritats competents, la idoneïtat dels mitjans tècnics utilitzats i la qualificació del personal que els manegi, particularment en matèria de prevenció de riscos laborals. L'autoritat portuària pot imposar les condicions necessàries a fi que es garanteixi la realització de l'operació en condicions de seguretat i de qualitat ambiental.

En cap cas es pot autoritzar per als vaixells que enarborin el pavelló d'un Estat inclòs a la llista negra que es publica en l'informe anual del Memoràndum de París o, independentment del seu pavelló, que estigui descrit com d'alt o molt alt risc pel nou règim d'inspecció.

5. Les activitats incloses en el servei de manipulació de mercaderies les han de dur a terme els treballadors que disposin d'alguna de les titulacions de formació professional de grau mitjà o superior que es determinin per ordre del Ministeri de Foment, que s'ha de dictar en el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, prèvia audiència de les organitzacions sindicals i empresarials més representatives del sector i escoltades les autoritats portuàries i els ministeris d'Educació, Política Social i Esport i de Treball i Immigració.

Secció 5a Servei de recepció de residus generats per vaixells

Article 80. Règim de prestació.

1. S'inclouen en aquest servei les activitats de recollida de residus generats per vaixells, el seu trasllat a una instal·lació de tractament autoritzada per l'Administració competent i, si s'escau, l'emmagatzematge, la classificació i el tractament previ d'aquests residus a la zona autoritzada per les autoritats competents.

2. Als efectes d'aquesta Llei, s'entén per residus generats per vaixells tots els produïts pel vaixell, inclosos els residus relacionats amb la càrrega, i que estan regulats pels annexos I i IV (líquids), V (sòlids) i VI (rebuigs dels sistemes de neteja dels gasos d'escapament) del Conveni internacional per prevenir la contaminació ocasionada pels vaixells de 1973, modificat pel seu Protocol de 1978, en la seva versió vigent (MARPOL 73/78) i pel seu Protocol de 1997 que esmenava l'esmentat Conveni i hi afegia l'annex VI. Els residus generats per vaixells es consideren rebuigs en el sentit del paràgraf a) de l'article 3 de la Llei 10/1998, de 21 d'abril, de residus.

3. S'entén per residus relacionats amb la càrrega les restes d'embalatges, elements de trincatge o subjecció, i altres, que hi ha a bord en bodegues de càrrega o tancs, que queden una vegada completats els procediments de descàrrega, segons es defineixen a les directrius per a l'aplicació de l'annex V de MARPOL 73/78.

4. No es consideren residus generats per vaixells els rebuigs de la càrrega, entenent com a tals les restes de qualsevol material de càrrega que hi hagi a bord de bodegues de càrrega o tancs i que quedi una vegada completats els procediments de descàrrega i les operacions de neteja, ni els vessaments del material de càrrega. Als efectes d'aquesta Llei no està inclosa en el servei portuari de recepció de residus generats pels vaixells, la recollida dels rebuigs de càrrega i de les substàncies que esgoten la capa d'ozó i els equips que les contenen, als quals fa referència l'article 130 de la Llei 48/2003, modificat per aquesta Llei.

5. Únicament poden prestar aquest servei les empreses que, havent obtingut la corresponent llicència de l'autoritat portuària, hagin estat autoritzades per l'òrgan mediambiental competent per a la realització de les activitats de gestió dels residus a què es refereix aquest servei i, així mateix, hagin acreditat documentalment un compromís d'acceptació per al seu tractament o eliminació per part del gestor destinatari.

6. En les prescripcions particulars del servei s'han d'incloure, entre altres, sense perjudici de les que s'estableixin en la llicència corresponent, les característiques i les condicions tècniques que han de complir les operacions i instal·lacions de recepció de residus, les quals s'han d'ajustar a les normes aprovades per les administracions competents, així com els mitjans que hagi d'incorporar el prestador del servei per col·laborar amb les administracions competents en els serveis de lluita contra la contaminació marina.

7. El conjunt dels mitjans disponibles en cada port ha de ser l'adequat per atendre les necessitats dels vaixells que utilitzin normalment el port, sense causar-los demores innecessàries.

8. Amb la finalitat de reduir els abocaments al mar dels residus generats pels vaixells, les autoritats portuàries han de cobrar una tarifa fixa als vaixells que atraquin, en cada escala en el port, facin ús o no en facin del servei de recepció de

residus previst en aquest article. Aquesta tarifa fixa, dependent de les unitats d'arqueig brut (GT) del vaixell els dóna dret a descarregar per mitjans de recollida terrestre a la zona I del port, sense cost addicional, durant els set primers dies de l'escala, tots els residus líquids de l'annex I i els residus sòlids de l'annex V del Conveni Marpol 73/78.

Si la recollida es fa per mitjans marins o té lloc a la zona II del port, la tarifa fixa és un 25 per cent superior que l'establerta per a la recollida a la zona I.

Per les descàrregues corresponents als residus dels annexos IV i VI, així com per les realitzades després del setè dia de l'escala, els vaixells han d'abonar directament al prestador del servei la tarifa que correspongui pels volums recollits.

Els prestadors del servei poden convenir amb els seus usuaris, a càrrec seu, descomptes comercials sobre la tarifa fixa, en funció, entre d'altres, dels tipus i volums anuals dels residus lliurats.

La tarifa fixa a aplicar a un vaixell en cada escala en un port és la resultant del producte de la quantia bàsica (R) pels coeficients següents, en funció de les unitats d'arqueig brut del vaixell (GT):

- a) Vaixells entre 0 i 2.500 GT: 1,50.
- b) Vaixells entre 2.501 i 25.000 GT: 6.10-4 GT.
- c) Vaixells entre 25.001 i 100.000 GT: 1,2. 10-4 GT+12.
- d) Vaixells de més de 100.000 GT: 24,00.

El valor de la quantia bàsica (R) s'estableix en 80 €. El valor de la quantia bàsica pot ser revisat en la Llei de pressupostos generals de l'Estat o en una altra que, si s'escau, s'aprovi a aquests efectes en funció de l'evolució dels costos del servei en el sistema portuari.

Els volums de residus corresponents als annexos I i V de MARPOL 73/78 efectivament descarregats han de ser abonats per l'autoritat portuària a les empreses prestadores d'acord amb les tarifes que s'estableixin en les prescripcions particulars del servei. En cas que la quantitat recaptada per la tarifa fixa sigui superior al que s'ha abonat sobre la base del que disposa el paràgraf anterior, l'autoritat portuària pot distribuir un percentatge de la quantitat romanent entre els titulars de llicències del servei per contribuir a la viabilitat del servei en cas de demanda insuficient. Els criteris de distribució s'han d'incloure en les prescripcions particulars del servei i han de ser objectius, transparents, proporcionals, equitatius i no discriminatoris.

9. El pagament de la tarifa fixa de recepció de residus generats per vaixells és obligatòria per a tots els vaixells en cada escala que facin en el port, amb un màxim d'una vegada cada set dies, amb l'excepció de les bonificacions i exempcions que recullen els apartats 10 i 11 d'aquest article. Aquesta tarifa és exigible als subjectes passius de la taxa del vaixell en les condicions establertes per a la taxa esmentada.

10. S'apliquen les bonificacions següents a la tarifa fixa de recepció de residus generats per vaixells:

a) Quan el vaixell disposi d'un certificat de l'Administració marítima en el qual es faci constar que, per la gestió mediambiental del vaixell, pel seu disseny, equips disponibles o condicions d'explotació, es generen quantitats reduïdes dels residus corresponents: 20 per cent.

b) Quan el vaixell que en una escala no efectua descàrrega de residus de l'annex I acredita davant l'autoritat portuària mitjançant un certificat expedit per l'Administració marítima el lliurament dels residus de l'annex esmentat, així com el pagament de les tarifes corresponents, en l'últim port on hagi efectuat escala, sempre que es garanteixi la recollida de tots els residus d'aquest tipus en el dit port, que no s'hagi superat la capacitat d'emmagatzematge d'aquest des de l'escala anterior i que tampoc s'hagi de superar fins a la pròxima escala: 50 per cent.

c) Els vaixells que operin en trànsit regular amb escales freqüents i regulars, particularment els dedicats a línies de transport marítim de curta distància, i els

dedicats a trànsit interior, quan davant l'autoritat portuària s'acrediti, mitjançant un certificat expedit per l'Administració marítima, l'existència d'un pla que asseguri el lliurament de residus generats pels vaixells dels annexos I i V, així com el pagament de les tarifes corresponents en algun dels ports situats en la ruta del vaixell, i que garanteixi la recollida de tots els seus residus quan el vaixell faci escala en l'esmentat port, de manera que en cap dels seus viatges se superi la capacitat d'emmagatzematge de cada tipus de residus: $100 \times [1 - 0.30/(n-1)]$ per cent, en què n és el nombre mitjà de ports diferents en què la línia marítima fa escala per setmana i sempre que n sigui igual o més gran que 2. No obstant això, a l'escala on realitzin la descàrrega han d'abonar l'import total de la tarifa fixa. En tot cas, els vaixells esmentats no han de pagar la tarifa que els correspon en cada port on facin escala més d'una vegada per setmana.

En el supòsit c), quan el vaixell posseeixi un pla que únicament asseguri el lliurament de residus sòlids de l'annex V del Conveni MARPOL 73/78, la bonificació és la tercera part de la que li correspon d'acord amb el que disposa el dit supòsit; en cas que el vaixell posseeixi un pla que només asseguri el lliurament de residus líquids de l'annex I, la bonificació és de les dues terceres parts.

11. Estan exempts del pagament de la tarifa fixa de recepció de residus generats per vaixells, sense perjudici que satisfacin directament al prestador del servei les quantitats corresponents als volums de residus que realment lliurin:

a) Els vaixells de guerra, unitats navals auxiliars i altres vaixells que, per tal com són propietat d'un Estat de la Unió Europea o estan al seu servei, només presten serveis governamentals de caràcter no comercial.

b) Els vaixells i les embarcacions al servei de l'autoritat portuària o associades a la realització d'obres en la zona del servei del port, les embarcacions al servei de les administracions públiques que tinguin base en el port, així com les que formin part d'un servei portuari i els destinats a l'avituellament i a l'aprovisionament de vaixells, sempre que s'acrediti davant l'autoritat portuària, mitjançant un certificat expedit per l'Administració marítima, l'existència d'un pla que asseguri el lliurament periòdic de residus i rebuigs generats pel vaixell, acceptat per un dels prestadors del servei, amb la justificació trimestral dels lliuraments realitzats.

c) Els vaixells o embarcacions de pesca fresca. En aquest supòsit, l'autoritat portuària ha de subscriure un conveni amb les confraries de pescadors amb la finalitat d'establir un pla que asseguri el lliurament periòdic de residus i rebuigs generats pel vaixell o l'embarcació, acceptat per un dels prestadors del servei, amb la justificació trimestral dels lliuraments realitzats.

d) Les embarcacions esportives o d'esbarjo autoritzades per a un màxim de 12 passatgers. En aquest supòsit, l'autoritat portuària ha de subscriure un conveni amb els operadors de les dàrsenes o les instal·lacions nauticoesportives amb la finalitat d'establir un pla que asseguri el lliurament periòdic de drets i rebuigs generats pel vaixell o l'embarcació, acceptat per un dels prestadors del servei, amb la justificació trimestral dels lliuraments realitzats.

e) Els vaixells que fondegin en zones geogràfiques que no hagin necessitat la realització d'obres de millora i la instal·lació d'equips per possibilitar-hi el fondeig.

f) Vaixells inactius i vaixells en flotació en construcció, gran reparació, transformació o desballestament.

12. En els casos que preveuen els apartats anteriors, no es tenen en consideració els plans en què intervinguin instal·lacions portuàries receptores situades en ports extracomunitaris i que no figurin en les llistes actualitzades d'instal·lacions de recepció de l'organització marítima internacional (OMI), ni tampoc les descàrregues efectuades en aquestes instal·lacions.

13. Les quantitats recaptades amb la tarifa fixa han de contribuir al finançament dels costos de prestació del servei i a promoure les millors pràctiques ambientals desincentivant l'abocament de residus al mar. A aquests efectes, i a partir d'un volum

mínim de residus descarregats, l'autoritat portuària pot establir bonificacions a la tarifa fixa per cada metre cúbic de residu que s'acrediti haver descarregat, amb l'informe previ vinculant de Ports de l'Estat i sempre que aquestes bonificacions s'incorporin a l'estructura de costos de cada autoritat portuària, en un marc de competència lleial entre ports.

Secció 6a Serveis portuaris en règim d'autoprestació i integració de serveis

Article 81. Concepte d'autoprestació.

1. Als efectes d'aquesta Llei es considera autoprestació quan el concessionari o el titular d'una terminal de passatgers o de mercaderies dedicada a l'ús particular es presta a si mateix els serveis al passatge o de manipulació de mercaderies, respectivament, amb personal i material propi, sense que s'estableixi cap tipus de contracte amb tercers als efectes d'aquesta prestació.

També es considera autoprestació quan una companyia naviliera es presta a si mateixa un o diversos serveis portuaris amb personal propi embarcat per als serveis a bord i material propi, sense que s'estableixi cap tipus de contracte amb tercers als efectes d'aquesta prestació. En el cas de serveis de transport marítim de curta distància regulars i de les autopistes del mar realitzats amb vaixells ro-ro purs, ro-pax, con-ro i ferris, es poden prestar a si mateixos els serveis al passatge i de manipulació de mercaderies utilitzant també personal propi en terra, cas en què és aplicable el règim jurídic que preveuen els articles 141 i 142.5 de la present Llei. En cap cas es pot autoritzar per als vaixells que enarborin el pavelló d'un estat inclòs a la llista negra que es publica a l'informe anual del Memoràndum de París o, independentment del seu pavelló, que estiguin considerats d'alt risc o molt alt risc pel nou règim d'inspecció.

2. El personal de l'empresa autoritzada per a l'autoprestació ha de complir els requisits de qualificació exigits al personal de les empreses prestadores de serveis portuaris, excepte quan es tracti de personal del vaixell embarcat.

Article 82. Concepte d'integració de serveis.

1. Als efectes d'aquesta Llei es considera que hi ha integració de serveis quan el concessionari o el titular d'una autorització d'una terminal de passatgers o de mercaderies dedicades a l'ús particular pot prestar als vaixells que hi operin un o diversos serveis tecniconàutics, amb personal i material propis, sense establir contracte amb tercers l'objecte del qual sigui la prestació dels serveis esmentats. En aquest supòsit, el navilier que operi en aquest tipus de terminals pot elegir entre els serveis portuaris integrats i els oberts a l'ús general.

2. Quan, en terminals dedicades a l'ús particular amb autorització per a la integració de serveis, l'autoritat portuària imposi la manipulació de mercaderies alienes, l'operació de vaixells de tercers o la prestació de serveis al passatge transportat en vaixells de tercers, els serveis tecniconàutics a aquests tràfics els han de prestar les empreses amb llicència de serveis portuaris oberts a l'ús general.

Article 83. Requisits i procediment d'atorgament de les llicències d'autoprestació i d'integració de serveis

1. La prestació de serveis portuaris en règim d'autoprestació i d'integració de serveis els ha d'autoritzar l'autoritat portuària, amb l'informe previ vinculant de l'Administració marítima en el que fa referència a la seguretat marítima, que s'ha d'emetre en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació corresponent, i s'entén en sentit favorable si transcorre l'esmentat termini sense que l'informe s'hagi emès de manera expressa

2. Per al servei de practicatge no es pot autoritzar el règim d'autoprestació, sense perjudici de la possibilitat d'obtenció d'exempcions de practicatge, de

conformitat amb el que preveu l'article 75. Al seu torn, no es pot autoritzar el règim d'integració de serveis, excepte en els supòsits de ports, atracadors particulars o terminals en règim de concessió situats fora dels límits geogràfics de prestació del servei portuari de practicatge, així com en les altres situacions excepcionals de característiques anàlogues a les anteriors.

3. Les llicències que autoritzin la prestació de serveis portuaris en règim d'autoprestació o d'integració de serveis s'han d'ajustar a les prescripcions particulars dels serveis, amb l'exclusió del contingut d'aquestes llicències de les clàusules a què es refereix l'article 65, amb les condicions que s'hi estableixen i amb les que, si s'escau, hagi determinat l'Administració marítima en l'informe emès.

Entre els requisits tècnics per a la prestació dels serveis portuaris en aquest règim no es pot exigir un nombre més gran de mitjans humans i materials que els corresponents a les operacions unitàries previstes a la terminal, tant les més simples com les més complexes, en les mateixes condicions de seguretat i qualitat que s'exigeixen per a la resta dels prestadors.

4. Les llicències per a la prestació de serveis portuaris en règim d'autoprestació o d'integració de serveis es poden sol·licitar en qualsevol moment i s'han d'atorgar com a màxim pel termini que preveu l'article 63, i poden ser renovades conforme al que indica l'article esmentat. Aquestes llicències únicament poden ser denegades per alguna de les raons que preveu l'article 60 per limitar el nombre de prestadors.

Article 84. *Compensacions econòmiques.*

1. En les llicències d'autoprestació i en les d'integració de serveis s'ha d'establir la compensació econòmica que, si s'escau, els titulars han d'abonar com a contribució perquè les obligacions de servei públic que recauen sobre els titulars de llicències obertes a l'ús general puguin ser ateses, en particular les de mantenir la cobertura universal, la regularitat i la continuïtat dels serveis.

2. El valor de l'esmentada compensació s'ha d'establir per a cada llicència de conformitat amb els criteris objectius, transparents, proporcionals, equitatius i no discriminatoris establerts a aquest efecte en les prescripcions particulars dels serveis. Per a cada servei, l'esmentat valor és un percentatge dels costos fixos que li correspondrien a un únic prestador obert a l'ús general amb els mitjans humans i materials mínims exigits pel plec de prescripcions particulars del servei. L'esmentat percentatge no pot ser superior al percentatge que representa sobre el total d'activitat anual de cada servei portuari la realitzada pel titular d'una llicència d'autoprestació o integració del servei, en l'àmbit geogràfic i, si s'escau, en el tipus de tràfic i mercaderia, afectat per les prescripcions particulars del servei que siguin aplicables.

3. La compensació anual l'ha de facturar l'autoritat portuària als titulars de llicències d'autoprestació i integració de serveis, en les condicions establertes en les prescripcions particulars dels serveis, si hi ha prestadors del servei oberts a l'ús general, i s'han de distribuir entre aquests d'acord amb els criteris que preveuen les referides prescripcions particulars.

CAPÍTOL IV

Del servei de senyalització marítima

Article 85. *Concepte i regulació.*

1. El servei de senyalització marítima gestionat pels organismes portuaris té per objecte la instal·lació, el manteniment, el control i la inspecció de dispositius visuals, acústics, electrònics o radioelèctrics, actius o passius, destinats a millorar la seguretat de la navegació i els moviments dels vaixells en el mar litoral espanyol, i, si s'escau, confirmar la posició dels vaixells en navegació.

La prestació d'aquest servei correspon a cada autoritat portuària a la zona geogràfica que tingui assignada a aquests efectes.

Queden exclosos d'aquest servei:

a) La instal·lació i el manteniment dels dispositius abans esmentats, que serveixin per a l'aproximació i l'accés del vaixell als ports marítims de competència de les comunitats autònomes i l'abalisament de la seva zona de servei.

b) La instal·lació i el manteniment de l'abalisament de qualssevol altres instal·lacions de les administracions públiques o d'organismes que en depenen.

c) La instal·lació i el manteniment de l'abalisament d'instal·lacions atorgades en concessió o autorització, incloses les destinades a cultius marins i emissaris submarins, o d'altres instal·lacions ubicades en el medi marí, susceptibles de poder representar un obstacle a la navegació.

d) L'abalisament d'instal·lacions i obstacles artificials, que han de ser efectuats i abonats pel titular, promotor, responsable o qui els hagi causat.

e) El servei d'abalisament de les zones de bany i de llançament i avarada d'artefactes flotants d'esbarjo a les platges.

f) El servei de control, ajuda del trànsit marítim i altres ajudes que correspongui prestar a la Societat de Salvament i Seguretat Marítima o a qualsevol altra Administració amb competències en la matèria.

g) Els dispositius necessaris per senyalitzar l'aproximació, l'accés i la navegació per l'interior dels ports de titularitat estatal.

2. Correspon a Ports de l'Estat determinar la procedència o no de l'abalisament, i establir les seves característiques tècniques i ubicació, amb el previ dictamen de la Comissió de Fars, sense perjudici de l'òrgan o entitat competent per a la seva instal·lació i manteniment. Per raons de seguretat o urgència, Ports de l'Estat pot autoritzar abalisaments provisionals, sense perjudici dels que definitivament siguin aprovats. La composició i funcions de la Comissió de Fars les determina el Ministeri de Foment.

3. En els supòsits que preveuen els paràgrafs a), b), c), d) i e) de l'apartat 1, el projecte d'execució, la instal·lació i el manteniment de les ajudes a la navegació marítima han de ser executats a càrrec seu per la comunitat autònoma o Administració corresponent, o pel concessionari o autoritzat, pel titular, promotor o responsable de la instal·lació, o pel causant de l'obstacle artificial, segons escaigui, de conformitat amb la normativa i característiques tècniques i ubicació dels dispositius que hagin estat aprovats per Ports de l'Estat, amb el dictamen previ de la Comissió de Fars.

4. A les autoritats portuàries, com a part del servei de senyalització marítima, s'hi assignen les funcions següents:

a) Aprovar els projectes d'execució o modificació dels dispositius de senyalització marítima la instal·lació i manteniment dels quals correspongui a l'autoritat portuària.

b) Garantir l'efectiu compliment dels abalisaments establerts per Ports de l'Estat, de forma que, en el supòsit que els responsables de la seva instal·lació i manteniment no els executin en el termini establert, ha de ser executat per l'autoritat portuària a càrrec d'aquells.

c) Informar, amb caràcter vinculant, sobre els projectes d'execució de nous dispositius o modificació dels existents, la instal·lació i manteniment dels quals correspongui a tercers.

d) Inspeccionar les ajudes a la navegació marítima la instal·lació i manteniment de les quals correspon a tercers i, si s'escau, a càrrec d'aquests, l'adopció de les mesures conduents al restabliment del servei, incloses les derivades de l'exercici de la potestat sancionadora, quan sigui procedent.

5. Els responsables de la instal·lació i el manteniment de les ajudes a la navegació marítima tenen l'obligació de comunicar tant la posada en servei de nous senyals com les incidències que es produeixin al Servei Nacional de Coordinació de

Radioavisos Nàutics Locals i Costaners, de la Societat de Salvament i Seguretat Marítima o òrgan competent, als efectes de la seva difusió a navegants, quan sigui procedent; així mateix s'ha de comunicar a Ports de l'Estat. Les ajudes a la navegació a què es refereix l'apartat 1 són una informació addicional a la subministrada per les cartes nàutiques i, si s'escau, pels avisos a navegants, que han de ser interpretades conjuntament amb aquests documents nàutics.

6. Prèviament a l'aprovació de nous polígons de cultius marins o d'altres instal·lacions ubicades en el medi marí, susceptibles de poder representar un obstacle a la navegació, la comunitat autònoma o Administració competent ha de remetre el projecte que inclogui la delimitació d'aquests a Ports de l'Estat, a fi que, en el termini màxim de dos mesos, determini les característiques tècniques i la ubicació del seu abalisament, de manera que la comunitat autònoma o Administració competent ha de garantir degudament la instal·lació i el manteniment del dit abalisament.

7. Per a la protecció del servei que presten, garantint l'adequada identificació i ús, el Ministeri de Foment, a proposta de Ports de l'Estat, un cop escoltada la Comissió de Fars, pot establir les servituds necessàries per garantir l'eficàcia dels senyals i de la prestació del servei.

Prèviament l'autoritat portuària corresponent ha de remetre a Ports de l'Estat la memòria tècnica per la qual sol·licita les servituds esmentades, les quals s'han de limitar a garantir l'accés a les ajudes i la seva efectivitat. En el cas de les ajudes visuals, les servituds es poden referir a la protecció del con de llum, els seus colors, la seva cadència i el seu ritme, així com a la il·luminació del fons.

Les servituds de protecció de les ajudes radioelèctriques no poden suposar limitacions superiors a les establertes en la normativa vigent en matèria de telecomunicacions quant a la protecció de l'espai radioelèctric.

CAPÍTOL V

Dels serveis comercials

Article 86. *Definició i règim d'aplicació.*

1. Als efectes que preveu aquesta Llei, són serveis comercials les activitats de prestació de naturalesa comercial que, no tenint el caràcter de serveis portuaris, estiguin vinculades a l'activitat portuària.

2. El desenvolupament d'activitats industrials, comercials o de serveis en el domini públic portuari se sotmet al règim jurídic que preveu aquesta Llei per als serveis comercials.

Article 87. *Règim de prestació de serveis comercials i altres activitats.*

1. Els serveis comercials s'han de prestar en règim de concurrència.

Els organismes públics portuaris han d'adoptar mesures encaminades a promoure la competència en la prestació d'aquests.

2. La prestació de serveis comercials i el desenvolupament d'activitats industrials, comercials o de serveis per tercers requereix l'obtenció d'autorització de l'autoritat portuària. El termini de vigència d'aquesta autorització és el que es determini en el títol corresponent. Si la prestació del servei comercial està vinculada a l'ocupació privativa del domini públic portuari, el termini ha de ser el mateix que l'autoritzat per a l'ocupació demanial.

Així mateix, la prestació d'aquests s'ha d'ajustar a les condicions particulars que determini cada autoritat portuària, si s'escau, així com a les altres disposicions normatives que siguin aplicables.

3. Quan el desenvolupament d'una activitat o d'un servei requereixi l'ocupació de béns de domini públic portuari, s'ha de tramitar un sol expedient i s'ha d'atorgar

un únic títol administratiu en el qual pel mateix termini s'autoritzi l'activitat i l'ocupació del domini públic portuari.

4. El termini màxim per notificar la resolució de l'expedient d'atorgament de l'autorització és de tres mesos. Aquesta s'entén atorgada si transcorre l'esmentat termini sense que hagi recaigut resolució expressa, llevat que es requereixi l'ocupació privativa de béns del domini públic portuari.

5. Els títols habilitadors per a la prestació de serveis comercials han d'incloure, almenys, els continguts següents:

- a) Objecte del servei o de l'activitat.
- b) Termini d'atorgament.
- c) Garanties que s'hagin de constituir, incloses les necessàries per cobrir possibles riscos mediambientals.
- d) Condicions i mitjans per garantir la seguretat i qualitat ambiental del servei o activitat, així com la compatibilitat amb el funcionament operatiu del port.
- e) Taxa d'activitat que correspongui.

6. Les autoritzacions es poden extingir per alguna de les causes següents:

- a) Transcurs del termini previst a l'autorització.
- b) Revocació per incompliment de les condicions establertes en el títol habilitador.
- c) Per les altres causes previstes, si s'escau, en les condicions particulars establertes per l'autoritat portuària.

Article 88. *Serveis comercials prestats per les autoritats portuàries.*

La prestació de serveis comercials per les autoritats portuàries està limitada a atendre les possibles deficiències de la iniciativa privada. En contraprestació per aquests serveis, els dits organismes han d'exigir les tarifes corresponents, que tenen naturalesa de preus privats.

Article 89. *Lliurament, recepció i altres operacions de manipulació de mercaderies.*

1. Les operacions de lliurament i recepció de la mercaderia, dipòsit, remoció i trasllat de qualsevol tipus, així com qualssevol altres que no estiguin incloses en el servei de manipulació de mercaderies, tal com defineix l'article 79, tenen la consideració de serveis comercials, i per al seu exercici és necessari disposar de l'oportuna autorització de l'autoritat portuària.»

Article tercer. *Modificació d'altres preceptes de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis en els ports d'interès general i addició de nous.*

Els preceptes de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, que a continuació es detallen, queden modificats en els termes següents:

1. Es modifiquen els apartats 1 i 3 de l'article 38, que tenen la redacció següent:

«1. La construcció d'un nou port de titularitat estatal, l'ampliació o la realització de noves obres d'infraestructura d'un d'existent que suposin una modificació significativa dels seus límits físics exteriors en el costat marítim, requereix la prèvia aprovació d'un pla director d'infraestructures del port que prevegi la nova configuració.

A aquests efectes, s'entén per límit físic exterior en el costat marítim el que defineix la zona I de les aigües portuàries.

El projecte de pla director d'infraestructures l'ha d'elaborar l'autoritat portuària i ha d'incloure: l'avaluació de la situació inicial del port en el moment de la redacció

del pla director, la definició de les necessitats de desenvolupament del port amb un horitzó temporal de, com a mínim, 10 anys, la determinació de les diferents alternatives de desenvolupament, l'anàlisi de cadascuna d'aquestes i la selecció de la més adequada, els estudis d'avaluació d'impacte ambiental que siguin procedents, la previsió de trànsits, la capacitat d'infraestructures i instal·lacions i el seu grau d'utilització en cadascuna de les fases de desenvolupament, la valoració econòmica de les inversions i els recursos, l'anàlisi financera i de rendibilitat i la definició de la xarxa viària i ferroviària de la zona de servei, en coherència amb els accessos terrestres actuals i previstos.

L'aprovació del pla director d'infraestructures que tingui per objecte la construcció d'un nou port correspon al ministre de Foment, a proposta de Ports de l'Estat.

3. L'execució de les obres previstes en un pla director d'infraestructures requereix, si s'escau, la modificació de la Delimitació d'espais i usos portuaris, d'acord amb el que preveu l'article 97 d'aquesta Llei.»

2. Es modifica l'apartat 1 i s'afegeix un nou apartat 4 a l'article 39, que tenen la redacció següent:

«1. El projecte de pla d'empresa l'ha d'elaborar anualment l'autoritat portuària, d'acord amb els objectius definits, si s'escau, en els instruments de planificació plurianual que s'han d'ajustar a la política econòmica del Govern. L'esmentat pla ha de contenir, com a mínim: un diagnòstic de situació, les previsions de trànsit portuari, les previsions economicofinanceres, els objectius de gestió, els objectius i indicadors de sostenibilitat ambiental del port, l'estructura de personal i l'oferta d'ocupació, l'evolució de les ràtios de gestió, la programació financera, la programació d'inversions públiques, l'estimació d'inversions privades, l'objectiu anual de rendibilitat, els coeficients correctors de les taxes que corresponguin d'acord amb els supòsits expressats a l'article 7 de la present Llei i les bonificacions a les taxes, si s'escau, d'acord amb el que disposa de la present Llei.

4. Al projecte de pla d'empresa s'hi ha d'adjuntar una memòria de sostenibilitat, que s'ha de portar a terme d'acord amb la metodologia que s'aprovi, juntament amb els indicadors de sostenibilitat ambientals, per Ports de l'Estat, amb l'audiència prèvia a les autoritats portuàries.»

3. Es modifiquen els apartats 3 i 4 de l'article 43, que tenen la redacció següent:

«3. Els comptes anuals, amb el contingut determinat pel pla general de comptabilitat vigent, els ha de formular, segons el cas, el president de l'autoritat portuària o de Ports de l'Estat, en el termini de tres mesos des del tancament de l'exercici econòmic i, una vegada auditats per la Intervenció General de l'Administració de l'Estat, els han d'aprovar, segons el cas, els respectius consells d'administració de les autoritats portuàries o el Consell Rector de Ports de l'Estat. L'aprovació s'ha de produir abans de finalitzar el primer semestre de l'any següent.

Els resultats de cada exercici, positius o negatius, s'han d'aplicar als corresponents comptes de resultats acumulats integrants dels fons propis de l'organisme, i s'han de destinar a les funcions que la Llei preveu per a aquest.

4. Ports de l'Estat ha d'elaborar anualment una memòria, balanç, compte de pèrdues i guanys, estat de fluxos d'efectiu i estat de canvis en el patrimoni net agregats del sistema portuari de titularitat estatal, que s'han d'incloure a l'informe relatiu a l'execució de la política portuària que s'elevi anualment a les Corts Generals. Aquest informe ha d'incorporar com a annex les mateixes dades de cada autoritat portuària.»

4. S'incorpora un nou apartat 6 a l'article 44 amb el contingut següent:

«6. Ports de l'Estat ha d'acordar amb les autoritats portuàries l'adopció de les mesures correctores de les deficiències que es detectin en els informes de control, ha de realitzar el seguiment periòdic del seu compliment, i ha d'informar de la seva adaptació als diferents òrgans de control.»

5. El paràgraf primer de l'apartat primer de l'article 50 té la redacció següent:

«Ports de l'Estat i les autoritats portuàries poden participar únicament en societats l'objecte i l'activitat fonamental de les quals estigui lligat al desenvolupament d'activitats portuàries, així com logístiques, de transport i tecnològiques que promoguin de forma directa la competitivitat dels ports i els tràfics portuaris. En cap cas poden participar en societats que prestin serveis portuaris o en societats que tinguin influència efectiva en aquelles, excepte en els casos d'absència o insuficiència de la iniciativa privada d'acord amb el que preveu l'article 60.4 d'aquesta Llei. Tampoc poden participar en societats que directament o indirectament siguin titulars d'una concessió de domini públic portuari sobre la qual es prestin o es puguin prestar serveis portuaris.»
6. Es modifica l'article 53, que té la redacció següent:

«Article 53. *Estructura de personal.*

 1. L'estructura de personal dels organismes públics portuaris respon als criteris d'actuació, als objectius generals de gestió, i a les necessitats de recursos humans del conjunt del sistema portuari fixats en el marc estratègic.
 2. L'estructura de personal agregada del sistema portuari, la de cada autoritat portuària i la seva evolució plurianual, així com l'oferta anual d'ocupació, les ha d'aprovar Ports de l'Estat, i han de ser objecte, si s'escau, de revisió anual.
 3. Correspon a Ports de l'Estat la coordinació de la política de contractació tant temporal com fixa en el conjunt del sistema portuari i la distribució de l'oferta anual d'ocupació.»
7. Es modifiquen els dos últims paràgrafs de l'apartat 1 de l'article 94, que tenen la redacció següent:

«En els terrenys que no compleixin les característiques naturals de béns de domini públic maritimoterrestre definits a l'article 3 de la Llei 22/1988, de 28 de juliol, de costes, i que, per causa de l'evolució de les necessitats operatives dels tràfics portuaris hagin quedat en desús o hagin perdut la seva funcionalitat o idoneïtat tècnica per a l'activitat portuària, es poden admetre en el domini públic portuari espais destinats a usos vinculats a la interacció port-ciutat, com ara equipaments culturals, recreatius, certàmens firals, exposicions i altres activitats comercials no estrictament portuàries, sempre que no es perjudiqui el desenvolupament futur del port i les operacions de tràfic portuari i s'ajustin al que estableix el planejament urbanístic. Les autoritats portuàries no poden participar directament o indirectament en la promoció, explotació o gestió de les instal·lacions i activitats que es duguin a terme en aquests espais, llevat de les relatives a equipaments culturals i exposicions en cas que siguin promogudes per alguna administració pública.

En cap cas es pot autoritzar la realització de rebliments en el domini públic portuari que no tinguin com a destinació un ús portuari.

Amb l'objecte de preservar el patrimoni arquitectònic que constitueixen els fars, en els espais del domini públic portuari destinats al servei de senyalització marítima es poden autoritzar usos i activitats diferents dels de senyalització marítima, d'acord amb el que preveuen els paràgrafs anteriors, sempre que aquests no condicionin o limitin la prestació del servei que en cada moment sigui l'apropiat, tenint en compte les necessitats del trànsit i de la tecnologia, sense que en cap cas siguin indemnitzables les modificacions que s'imposin pel motiu esmentat. Excepcionalment, per raons d'interès general degudament acreditades i amb l'informe previ de Ports de l'Estat i de la Direcció General de Sostenibilitat de la Costa i del Mar, el Consell de Ministres pot aixecar la prohibició d'instal·lacions hoteleres, així com d'albergs o allotjaments que puguin afavorir el desenvolupament d'activitats culturals, o similars, d'interès social, en espais del domini públic portuari destinats al servei de senyalització

marítima que estiguin situats a la zona de 100 metres mesurats des del límit inferior de la ribera del mar o de 20 metres si els sòls tenen la classificació de sòl urbà, sempre que no es realitzin noves edificacions i no es condicioni o es limiti la prestació del servei.

En cas que les instal·lacions de senyalització marítima, en les quals es pretenguin els usos esmentats, s'ubiquin fora de la zona de 100 metres mesurats des del límit interior de la ribera del mar, o de 20 metres, si els terrenys tenen la classificació de sòl urbà, el ministre de Foment, amb l'informe previ de Ports de l'Estat, pot aixecar la prohibició esmentada.

Les obres que suposin un increment de volum sobre l'edificació ja existent només es poden ubicar fora de la zona de 100 o 20 metres respectivament a què s'ha fet referència.»

8. La denominació del capítol IV del títol IV i article 96 té la redacció següent:

«CAPÍTOL IV

Delimitació dels espais i usos portuaris

Article 96. *Delimitació dels espais i usos portuaris.*

1. El Ministeri de Foment ha de determinar en els ports de titularitat estatal una zona de servei que inclogui els espais de terra i d'aigua necessaris per al desenvolupament dels usos portuaris a què es refereix l'article 94.1 d'aquesta Llei, els espais de reserva que garanteixin la possibilitat de desenvolupament de l'activitat portuària i els que es puguin destinar a usos vinculats a la interacció port-ciutat esmentats en el dit article. Aquesta determinació s'ha d'efectuar a través de l'Ordre ministerial de Delimitació dels espais i usos portuaris.

2. L'espai d'aigua inclòs a la zona de servei inclou les àrees d'aigua i dàrsenes on s'efectuïn les operacions portuàries de càrrega, descàrrega i transbord de mercaderies i pesca, d'embarcament i desembarcament de passatgers, on es prestin els serveis tecniconàutics i on tingui lloc la construcció, reparació i desballestament de vaixells en flotació, així com les àrees d'atracament, revirament i maniobra dels vaixells i embarcacions, els canals d'accés i navegació i les zones d'espera i de fondeig, inclosos els marges necessaris per a la seguretat marítima i per a la protecció davant d'accions terroristes i antisocials. També inclou els espais de reserva necessaris per a l'ampliació del port. L'espai d'aigua se subdivideix en dues zones:

- a) Zona I, o interior de les aigües portuàries, que inclou els espais d'aigua arrecerats ja sigui de manera natural o per l'efecte de dics de recer.
- b) Zona II, o exterior de les aigües portuàries, que comprèn la resta de les aigües.

3. L'autoritat portuària ha d'elaborar l'expedient de proposta de Delimitació dels espais i usos portuaris, que ha d'incloure la definició exterior i interior del domini públic portuari, els usos previstos per a cada una de les diferents àrees en què es divideixi la zona de servei del port a què es refereix l'article 94 d'aquesta Llei, i la justificació de la necessitat o conveniència d'aquests usos, segons criteris transparents, objectius, no discriminatoris i de foment de la competència en la prestació de serveis.

Així mateix, s'han d'incloure els espais necessaris perquè els òrgans de les administracions públiques puguin exercir competències de vigilància, seguretat pública, inspecció, control d'entrades i sortides de persones i mercaderies del territori nacional, identificació i altres que, per la seva relació directa amb l'activitat portuària, s'hagin de dur a terme necessàriament en el port de conformitat amb el que disposa l'article 94.2 d'aquesta Llei.

4. Una vegada elaborat l'expedient de proposta de Delimitació dels espais i usos portuaris per l'autoritat portuària, s'ha de seguir el procediment administratiu següent:

a) L'autoritat portuària ha de sol·licitar informe de les administracions urbanístiques, de l'Administració amb competència en matèria de costes, de pesca en aigües interiors, d'ordenació del sector pesquer i esports, així com en els altres àmbits sectorials sobre els quals pugui incidir la Delimitació dels espais i usos portuaris, que han d'informar en els aspectes relatius a les seves pròpies competències.

b) Simultàniament l'autoritat portuària ha de sotmetre a informació pública l'expedient elaborat per un termini de 45 dies, durant el qual els interessats poden formular-hi al·legacions. Després de la conclusió del termini d'informació pública i del tràmit de consultes, l'autoritat portuària ha de donar resposta als interessats, incorporant a l'expedient la documentació resultant dels tràmits efectuats i ha de procedir a les modificacions de la Delimitació d'espais i usos portuaris que siguin oportunes, a la vista de les al·legacions.

c) Formalitzada la tramitació esmentada, s'ha de remetre l'expedient amb la proposta de Delimitació d'espais i usos portuaris a Ports de l'Estat. En cas que l'informe de l'administració amb competència en matèria de costes hagi estat negatiu o l'autoritat portuària no hagi recollit en la seva proposta els seus suggeriments, Ports de l'Estat ha de convocar l'autoritat portuària i la Direcció General de Sostenibilitat de la Costa i del Mar a un període de consultes durant el termini d'un mes des de la recepció de la proposta, a fi que puguin contrastar les seves posicions i a fi que aquesta última, a través del corresponent informe, formuli les observacions i els suggeriments finals que consideri oportuns perquè, si s'escau, siguin presos en consideració. En cas que la Direcció General de Sostenibilitat de la Costa i del Mar no emeti informe en el termini màxim d'un mes després de la finalització del procés de consultes, s'entén que és favorable a la proposta de l'autoritat portuària.

d) Simultàniament, Ports de l'Estat ha de sol·licitar informe del Ministeri de Defensa, des de la perspectiva de la seva possible incidència sobre els interessos de la defensa nacional, del Ministeri de l'Interior, en el que fa referència als aspectes de seguretat pública i de control d'entrades i sortides de persones del territori nacional i, quan sigui procedent, del Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç en aspectes relacionats amb la construcció naval. Aquests informes s'han d'emetre en el termini de dos mesos des de la recepció de la proposta, i s'entenen en sentit favorable si transcorre l'esmentat termini sense que l'informe s'hagi emès de forma expressa.

e) Quan la proposta de delimitació inclogui terrenys i béns del patrimoni de l'Estat destinats en aquell moment a usos i finalitats diferents, Ports de l'Estat l'ha de sotmetre a informe vinculant del Ministeri d'Economia i Hisenda. Així mateix, quan la proposta de delimitació inclogui terrenys i béns destinats al Ministeri de l'Interior o al Ministeri de Defensa, s'ha de sotmetre a informe vinculant d'aquests ministeris. L'esmentat tràmit s'ha d'efectuar, quan sigui procedent, simultàniament amb la petició d'informe indicada a l'apartat d), i s'entén favorable si no s'emet de forma expressa en el termini de dos mesos des de la recepció de la documentació, ampliable a tres mesos quan ho exigeixin les circumstàncies del destí actual o previsible que han de ser ponderades, prèvia comunicació expressa del Departament que sol·liciti l'ampliació en la qual es consignin les esmentades circumstàncies, que s'han de remetre a Ports de l'Estat amb anterioritat a la finalització del termini inicial.

f) Rebut els informes o transcorregut el termini per emetre'ls, Ports de l'Estat ha d'emetre informe que ha d'eleva, juntament amb l'expedient, al Ministeri de Foment. En cas que l'informe final de la Direcció General de Sostenibilitat de la Costa i del Mar sigui desfavorable, Ports de l'Estat ha de fer constar expressament en el seu informe aquesta circumstància, i ha d'indicar les raons per les quals

aquestes han de ser preses en consideració, així com les que no es puguin acceptar.

g) Correspon al ministre de Foment l'aprovació de la Delimitació dels espais i usos portuaris.

5. L'aprovació de la Delimitació dels espais i usos portuaris porta implícita la declaració d'utilitat pública a efectes expropiatoris dels béns de propietat privada i de rescat de les concessions que requereixi el desenvolupament de l'esmentada Delimitació, així com l'afectació a l'ús portuari dels béns de domini públic i dels béns patrimonials inclosos a la zona de servei que siguin d'interès per al port.

6. Aprovada la Delimitació dels espais i usos portuaris, el text íntegre de l'acord s'ha de publicar en el "Butlletí Oficial de l'Estat".

7. Amb caràcter previ a la formulació per l'autoritat portuària del pla especial o instrument equivalent que ordeni la seva zona de servei d'un port ha d'estar aprovada la Delimitació dels espais i usos portuaris en el port esmentat.

Així mateix, rebut per l'autoritat portuària el contingut del pla especial d'acord amb el que estableix el paràgraf primer de l'article 18.2.c) de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, aquesta l'ha de remetre a Ports de l'Estat a fi que formuli les observacions i suggeriments que consideri convenients.»

9. L'article 97 té la redacció següent:

«Article 97. *Modificació de la Delimitació dels espais i usos portuaris.*

1. Les modificacions de la Delimitació dels espais i usos portuaris que tinguin caràcter substancial s'han de sotmetre al mateix procediment d'aprovació indicat a l'article anterior.

La modificació de la Delimitació dels espais i usos portuaris que no tingui caràcter substancial l'ha d'aprovar Ports de l'Estat, a proposta de l'autoritat portuària, amb l'informe previ de les administracions urbanístiques si afecta les seves competències.

Abans de la remissió de la proposta de la modificació no substancial de la Delimitació dels espais i usos portuaris a Ports de l'Estat, l'autoritat portuària ha d'obrir el tràmit d'informació pública, en la forma establerta a l'article anterior, si bé el termini d'informació pública de la proposta de modificació és de 15 dies.

2. S'entén per modificació no substancial la produïda dins de la zona de servei del port, motivada per raons d'explotació portuària, que no suposi una alteració significativa de la delimitació interna de les zones en què es divideix el port als efectes d'assignació dels usos a què es refereix l'article 94 d'aquesta Llei. També tenen el caràcter de modificació no substancial la incorporació a l'espai de terra de les ampliacions d'infraestructures i instal·lacions portuàries que siguin complementàries de les ja existents, així com les conseqüències que tingui aquesta incorporació a l'espai d'aigua i a les zones en què es divideix, sempre que se situïn dins de la zona de servei del port. Així mateix tenen el caràcter de modificació no substancial l'alteració de la delimitació interna de la zona de servei com a conseqüència de l'assignació d'espai o capacitat d'infraestructura perquè puguin operar prestadors de serveis portuaris que no disposin de concessió o autorització. D'aquestes modificacions cal donar-ne compte al ministre de Foment i s'han de publicar en el "Butlletí Oficial de l'Estat".

A aquests efectes, té la consideració d'alteració significativa la que suposi una alteració individual o acumulada superior al 15 per 100 de la superfície assignada a un determinat ús, excepte la que afecti usos vinculats a la interacció port-ciutat, cas en què té el caràcter d'alteració significativa.

3. L'aprovació o la modificació d'un pla director pot determinar la modificació substancial de la Delimitació dels espais i usos portuaris a fi d'incorporar-hi, si s'escau, els terrenys o espais d'aigua necessaris per a la seva execució o desenvolupament.»

10. L'article 98 té la redacció següent:

«Article 98. *Efectes de la Delimitació dels espais i usos portuaris sobre les concessions i autoritzacions.*

1. No es poden atorgar concessions o autoritzacions en àrees assignades a usos no compatibles amb el seu objecte concessional, d'acord amb el que estableix la Delimitació dels espais i usos portuaris que estigui en vigor. Així mateix, les concessions o autoritzacions atorgades que siguin incompatibles amb les determinacions establertes en una nova Delimitació d'espais i usos portuaris s'hi han d'adaptar. A aquest efecte, s'ha de procedir a la revisió de les condicions que sigui necessari o, si s'escau, al rescat de la concessió segons el que estableixen els articles 114 i 124 d'aquesta Llei.

2. Transitòriament, i mentre no es procedeixi a la revisió de les concessions o autoritzacions, o, si s'escau, al seu rescat, de conformitat amb el que preveu l'apartat anterior, les concessions i autoritzacions segueixen subjectes a les mateixes condicions en què es van atorgar, sense que es pugui autoritzar pròrroga del termini de la concessió, modificació o transferència d'aquesta sense que s'hagi produït la revisió de les condicions que siguin incompatibles amb la Delimitació dels espais i usos portuaris.»

11. El paràgraf 1r de l'apartat 2 de l'article 102 té la redacció següent:

«Les sol·licituds que s'oposin al que disposen el pla estratègic, el pla director, la Delimitació dels espais i usos portuaris, el pla especial, si s'escau, o la normativa vigent, no s'han d'admetre, i s'han d'arxivar en el termini màxim de dos mesos, sense cap més tràmit que l'audiència prèvia al peticionari.»

12. Es modifica la lletra b) i s'afegeix una nova lletra d) a l'apartat 2 de l'article 107, amb la redacció següent:

«b) Quan en el títol d'atorgament no s'hagi previst la possibilitat de pròrroga, però el concessionari porti a terme una inversió rellevant no prevista en la concessió que, segons el parer de l'autoritat portuària, sigui d'interès per millorar l'eficiència o la qualitat ambiental de les operacions portuàries i que, en tot cas, sigui superior al 20 per cent del valor actualitzat de la inversió prevista en el títol concessional, el termini de venciment pot ser prorrogat, i no pot superar en total el termini màxim de 35 anys. La pròrroga de la concessió n'ha de determinar la modificació de les condicions, que han de ser acceptades pel concessionari amb anterioritat a la resolució d'atorgament de la pròrroga.

d) Quan el concessionari que sigui titular d'una llicència per a la prestació del servei portuari de manipulació de mercaderies incrementi el percentatge de treballadors contractats en relació laboral comuna per damunt del mínim establert, el termini inicial de la concessió pot ser ampliat, a criteri de l'autoritat portuària, sense que en cap cas se superi en total el termini màxim de 35 anys, independentment que la possibilitat de pròrroga estigui o no prevista en el títol concessional.

L'esmentat increment en el termini de vigència de la concessió pot ser, com a màxim, d'un 35 per cent per al cas que el nombre de treballadors contractats en relació laboral comuna cobreixi el 100 per cent de les activitats integrants del servei portuari, es redueix proporcionalment per a percentatges inferiors, i sempre que l'esmentat augment percentual no s'hagi produït com a conseqüència de la disminució del tràfic de la concessió, i es mantinguin durant el termini ampliat les condicions que van donar lloc a la pròrroga.»

13. L'article 108 té la redacció següent:

«Article 108. *Iniciació del procediment. Atorgament directe.*

El procediment d'atorgament d'una concessió es pot iniciar a sol·licitud de l'interessat, amb la inclusió d'un tràmit de competència de projectes, o per concurs convocat a aquest efecte per l'autoritat portuària.

No obstant el que preveu l'apartat anterior, l'autoritat portuària pot acordar l'atorgament directe de concessions demaniales a un sol·licitant, quan siguin compatibles amb els seus objectius, en els supòsits següents:

a) Quan el sol·licitant sigui una altra Administració pública o, en general, qualsevol persona jurídica de dret públic o privat pertanyent al sector públic, i per al compliment de les seves pròpies competències o funcions, sempre que aquestes no es realitzin o es puguin realitzar en règim de concurrència amb la iniciativa privada. En cap cas es pot acordar l'atorgament directe quan l'objecte concessional estigui relacionat amb la prestació de serveis portuaris, llevat que es donin els casos d'absència o insuficiència d'iniciativa privada que preveu aquesta Llei. A aquests efectes, s'entén per persona jurídica de dret privat pertanyent al sector públic la societat mercantil en el capital de la qual sigui majoritària la participació directa o indirecta d'una o diverses administracions públiques o persones jurídiques de dret públic.

b) Quan sigui declarat desert el concurs convocat per a l'atorgament d'una concessió, o aquest hagi resultat fallit com a conseqüència de l'incompliment de les obligacions prèvies a la formalització de l'atorgament per part de l'adjudicatari, sempre que no hagi transcorregut més d'un any des de la data de la seva celebració, l'objecte concessional sigui el mateix i les condicions d'atorgament no siguin inferiors a les anunciades per al concurs o d'aquelles en què s'hagi produït l'adjudicació. En cas que el concurs resulti fallit, quan hi hagi hagut més d'un licitador en el concurs que compleixi les condicions d'atorgament, la concessió s'ha d'atorgar a l'oferta que sigui més favorable d'entre les restants, d'acord amb el que disposa el plec de bases del concurs. En cas que el concurs hagi estat declarat desert, no es pot atorgar la concessió en condicions més favorables de les previstes en el plec de bases del concurs.

c) Quan la superfície que s'ha d'ocupar per la concessió sigui inferior a 2.500 metres quadrats o per a instal·lacions lineals, com ara canonades de proveïment, sanejament, emissaris submarins, línies telefòniques o elèctriques, conduccions de gas, entre d'altres, que siguin d'ús públic o d'aprofitament general.

En aquests casos, el procediment d'atorgament de la concessió és el previst en els apartats 2 i següents de l'article 110, sense necessitat de convocatòria de concurs ni del tràmit de competència de projectes.»

14. La lletra c) de l'apartat 1 de l'article 109 té la redacció següent:

«Projecte bàsic, que s'ha d'adaptar al pla especial d'ordenació de la zona de servei del port o, si no n'hi ha, a la Delimitació d'espais i usos portuaris. Ha d'incloure la descripció de les activitats que s'han de dur a terme, les característiques de les obres i instal·lacions que s'han de realitzar, els possibles efectes mediambientals i, si s'escau, l'estudi d'impacte ambiental, l'extensió de la zona de domini públic portuari que s'ha d'ocupar, el pressupost estimat de les obres i instal·lacions i altres especificacions que determini l'autoritat portuària.»

15. El paràgraf 1r de l'apartat 2 de l'article 109 té la redacció següent:

«2. No s'han d'admetre les sol·licituds que s'oposin al que disposen la Delimitació dels espais i usos portuaris, o la normativa vigent, o quan, com a conseqüència del seu atorgament, dins del port es puguin originar situacions de domini del mercat susceptibles d'afectar la lliure competència en la prestació dels serveis portuaris o en les activitats i serveis comercials directament relacionats amb l'activitat portuària, i s'han d'arxivar en el termini màxim de dos mesos, sense cap més tràmit que l'audiència prèvia al peticionari.»

16. Es modifica l'apartat 1 de l'article 110, que queda redactat de la manera següent:

«1. Presentada una sol·licitud que es refereixi a algun dels supòsits que preveuen les lletres a), c) i d) de l'article 111.1, l'autoritat portuària ha de convocar concurs, seguint la tramitació que preveu l'article 111. En els altres casos, l'autoritat

portuària pot convocar concurs, o bé iniciar un tràmit de competència de projectes, mitjançant anunci, que s'ha de publicar en el "Butlletí Oficial de l'Estat", en el qual s'ha d'indicar l'obertura d'un termini d'un mes per a la presentació d'altres sol·licituds que tinguin, segons determini l'autoritat portuària, el mateix objecte o diferent que aquella, i que han de complir els requisits que preveu l'article anterior. En aquest tràmit de competència de projectes s'ha de respectar la confidencialitat dels projectes i de la documentació aportada.

Quan en el tràmit de competència de projectes es formulin diverses sol·licituds, el Consell d'Administració ha de seleccionar la que, segons el seu parer, tingui més interès portuari, motivat en la captació de nous tràfics, compatibilitat amb altres usos, inversió, rendibilitat, entre altres, i ha de continuar la tramitació de conformitat amb el que indiquen els apartats següents, excepte en el supòsit que preveu l'article 111.1.b) en el qual s'ha de convocar un concurs. Si en l'esmentat tràmit no es presenten altres sol·licituds, ha de continuar el procediment, d'acord amb el que preveuen els apartats següents.»

17. Es modifiquen els apartats 1 c), 3 a) 2n i 4 de l'article 111 amb la redacció següent:

«1... c) Concessions de dàrsenes i instal·lacions nauticoesportives, construïdes o no per particulars, excepte quan el sol·licitant sigui un club nàutic o un altre d'esportiu sense finalitats lucratives, sempre que les condicions de la concessió estableixin com a màxim un límit del 20 per cent per al nombre d'atracaments destinats a embarcacions amb una eslora superior a 12 m.

3... a).

2n Criteris per a la seva adjudicació i ponderació. Amb caràcter general, s'ha de considerar un dels criteris d'adjudicació les mesures de caràcter mediambiental i de responsabilitat social corporativa proposades. En els concursos a què es refereixen les lletres a), c) i d) de l'apartat 1 d'aquest article, s'ha de considerar un dels criteris d'adjudicació l'estructura tarifària i les tarifes màximes aplicables als usuaris. Al seu torn, en els concursos a què es refereix la lletra c) també es pot incloure com a criteri d'adjudicació el compromís de realització en les instal·lacions nauticoesportives d'activitats de caràcter formatiu o educatiu sense fins lucratiu.

4. La convocatòria del concurs s'ha de publicar en el "Butlletí Oficial de l'Estat", així com en el DOUE, en els casos en què el valor de les obres que ha d'executar el concessionari siguin igual o superiors al límit establert a l'article 16 de la Llei 31/2007, de 30 d'octubre, i es poden presentar ofertes en el termini establert, que no pot ser inferior a 30 dies. Aquestes ofertes s'han d'obrir en acte públic.»

18. Es modifica la lletra c), d) i el penúltim paràgraf de l'apartat 1 i s'afegeix una nova lletra e) a l'apartat 1 de l'article 114 amb la redacció següent:

«c) Quan ho exigeixi la seva adequació a la Delimitació d'espais i usos portuaris o al pla especial d'ordenació de les zones de servei dels ports gestionats per una autoritat portuària.

d) Quan ho exigeixi la seva adequació a les obres o a l'ordenació de terminals previstes en els plans directors dels ports gestionats per una autoritat portuària.

e) Quan ho exigeixin raons d'interès general vinculades a la seguretat, a la protecció contra actes antisocials i terroristes o a la protecció del medi ambient.

En els tres últims supòsits, el concessionari perjudicat té dret a una indemnització que s'ha de calcular de conformitat amb el que disposa l'article 124.6 d'aquesta Llei, descomptant els beneficis futurs, estimats de forma motivada, de la concessió durant el període restant de vigència de la concessió revisada. En el supòsit que la revisió suposi una modificació de la ubicació de la concessió, s'han d'abonar a més les despeses que originin el trasllat. El pagament del valor de la indemnització i de les despeses del trasllat es pot realitzar en diners, mitjançant l'atorgament d'una altra concessió o amb la modificació de les condicions de la concessió revisada.

En el supòsit que l'autoritat portuària i el titular de la concessió no puguin arribar a un acord sobre la quantia de la indemnització, determinada d'acord amb els criteris anteriors, si s'escau sobre les despeses imputables al trasllat, sobre la forma de pagament o sobre les condicions de la concessió revisada, l'autoritat portuària pot iniciar el procés de rescat de la concessió d'acord amb el que preveu l'article 124.»

19. Se substitueix la denominació de l'article 115 i s'hi afegeixen dos nous apartats amb la redacció següent:

«Article 115. *Divisió i unificació de concessions.*

3. És admissible la unificació de dues o més concessions d'un mateix titular a petició d'aquest, amb la prèvia autorització de l'autoritat portuària, sempre que es compleixin les condicions següents:

a) Les concessions han de ser contigües o han d'estar unides per una instal·lació comuna.

b) Les concessions han de formar una unitat d'explotació. A aquests efectes, s'entén que hi ha unitat d'explotació quan les concessions exerceixin la mateixa activitat i disposin d'elements comuns necessaris per a la correcta explotació o quan, duent a terme la mateixa activitat, l'explotació conjunta de les concessions suposi una millora respecte a l'explotació independent de cadascuna d'aquestes.

4. Prèviament a la resolució sobre la sol·licitud d'unificació, l'autoritat portuària ha de comunicar al peticionari les condicions en què es pot portar a terme. El termini que resti de la concessió unificada no ha de ser superior a la resultant de la mitjana aritmètica dels terminis pendents de cadascuna de les concessions ponderada, a judici de l'autoritat portuària, per superfície o per volum d'inversió pendent d'amortització amb l'actualització corresponent.

Acceptades les condicions, el Consell d'Administració de l'autoritat portuària ha de dictar la resolució corresponent. En casos de denegació, s'han de mantenir cadascuna de les concessions que van ser atorgades.»

20. S'afegeix una nova lletra a l'apartat 1 de l'article 123, que queda redactada de la manera següent:

«l. Persistència en l'incompliment del compromís de superar el nombre mínim de treballadors que s'han de contractar en relació laboral comuna adquirint per l'empresa prestadora del servei de manipulació de mercaderies, si ha estat considerat com a criteri en els plec de bases dels concursos per a l'adjudicació de concessions de domini públic, després d'haver-se dictat una sanció d'acord amb el que disposa l'article 115.1.c) de la Llei 27/1992, de 24 de novembre.»

21. Es modifiquen els apartats 1 i 2, així com l'apartat 6, de l'article 124, que queden de la manera següent:

«1. En cas que el domini públic atorgat sigui necessari, totalment o parcialment, per raons d'interès general vinculades a la seguretat, a la protecció contra actes antisocials o a la protecció del medi ambient, així com per a l'execució d'obres, per a l'ordenació de terminals o per a la prestació de serveis portuaris i que, per realitzar-les o per prestar-los, sigui necessari disposar dels béns atorgats en concessió o utilitzar o demolir les obres autoritzades, l'autoritat portuària, amb la prèvia indemnització del titular, pot procedir al rescat de la concessió. Així mateix, es pot procedir al rescat d'una concessió quan no sigui possible assolir un acord amb el concessionari en un procediment de revisió de concessions.

2. El rescat de la concessió exigeix la prèvia declaració de la seva necessitat per raons d'interès general vinculades a la seguretat, a la protecció contra actes antisocials o a la protecció al medi ambient, o per l'interès portuari de les obres o dels serveis, i l'acord de la necessitat d'ocupació dels béns i drets afectats per

aquells. Corresponen al Consell d'Administració les declaracions d'interès general o d'interès portuari, respectivament, i al president, amb la prèvia audiència de l'interessat, l'acord de necessitat d'ocupació. La declaració d'urgència de l'ocupació, quan sigui procedent, correspon adoptar-la al ministre de Foment.

L'interès portuari s'entén implícit amb l'aprovació de la Delimitació d'espais i usos portuaris. Així mateix, l'aprovació dels projectes porta implícita la declaració de l'interès portuari de les obres i la necessitat d'ocupació dels béns i drets que hi estan afectats.

6. La valoració de les indemnitzacions, en cas de rescat total o parcial, ha d'atendre als conceptes següents:

a) El valor de les obres i instal·lacions rescatades que hagin estat realitzades pel concessionari i estiguin establertes en el títol concessional, calculat d'acord amb els criteris establerts a aquests efectes a l'apartat 3 c) de l'article 10 d'aquesta Llei.

En cap cas s'han de tenir en compte les obres i instal·lacions realitzades pel concessionari sense prèvia autorització de l'autoritat portuària, que han de passar al domini públic portuari sense dret a indemnització.

b) La pèrdua de beneficis imputables al rescat total o parcial de la concessió durant el període de concessió restant, amb un màxim de tres anualitats. Per a això es computa el benefici mitjà anual de les activitats ordinàries realitzades en la concessió en els quatre exercicis anteriors, o en els dos últims exercicis si és més favorable per al concessionari. No obstant això, en cas que el concessionari accepti el pagament de la indemnització mitjançant l'atorgament d'una nova concessió o sol·liciti una nova concessió per a aquesta activitat o similar, per al càlcul de la indemnització s'han de descomptar els beneficis futurs associats a la concessió esmentada, estimats de forma motivada.»

22. Es modifiquen els apartats 2 i 3 de l'article 126, que tenen la redacció següent:

«2. En l'àmbit portuari, els contractes de concessió d'obres públiques tenen per objecte la construcció i l'explotació d'un nou port o una part nova d'un port que siguin susceptibles d'explotació totalment independent, sempre que estiguin obertes a l'ús públic o l'aprofitament general.

3. La construcció i l'explotació de l'obra pública portuària objecte de la concessió s'ha d'efectuar per compte i risc del concessionari, que n'ha d'assumir els riscos econòmics derivats de l'execució i l'explotació.

El contracte de concessió d'obra pública portuària ha de reconèixer al concessionari el dret a percebre una retribució consistent en l'explotació de la totalitat o de part de l'obra, o aquest dret acompanyat del de percebre un preu o qualsevol altra modalitat de finançament de les obres regulades en la legislació general reguladora del contracte de concessió d'obres públiques.

A aquests efectes, s'entén per explotació d'una obra pública portuària la posada a disposició d'aquesta a favor dels prestadors de serveis o dels usuaris d'aquella per a l'ocupació, utilització o aprofitament, a canvi de la corresponent retribució econòmica.»

23. Es modifica l'article 130, que té la redacció següent:

«Article 130. *Recepció de residus i rebuigs procedents de vaixells.*

1. Les autoritats portuàries han d'elaborar i aprovar cada tres anys un pla de recepció de rebuigs, amb el contingut que estableix el Reial decret 1381/2002, amb l'informe previ de Ports de l'Estat.

2. Els residus generats per vaixells s'han de descarregar a terra, i a aquest efecte s'ha de sol·licitar el servei portuari de recepció de residus generats per vaixells que regula l'article 80 d'aquesta Llei.

3. Les refineries de petroli, factories químiques i petroquímiques, instal·lacions per a l'emmagatzematge i la distribució de productes químics i petroquímics i

instal·lacions per al proveïment de combustibles líquids que posseeixin terminals de càrrega o descàrrega d'hidrocarburs en zones portuàries, les característiques dels quals ho justifiquin, així com les drassanes i instal·lacions de reparació naval o de desballestament, han de disposar, pels voltants de les terminals i molls, de servei de recepció dels rebuigs de càrrega i de les aigües de llast dels vaixells amb destinació a les esmentades instal·lacions, regulats pels annexos I i II del Conveni MARPOL 73/78, així com dels mitjans necessaris per prevenir i combatre els vessaments. Els titulars d'aquestes instal·lacions portuàries han de disposar, a més, de serveis de recepció per als residus generats pels vaixells corresponents als annexos I, IV, V i VI del Conveni MARPOL 73/78, en les condicions establertes en les prescripcions particulars, en cas que no hi hagi cap empresa prestadora amb llicència per prestar aquest servei en l'àmbit geogràfic de les dites instal·lacions.

Els residus i rebuigs recollits s'han de sotmetre a processos de tractament i eliminació adequats de conformitat amb la normativa vigent; en cas que aquests processos no es portin a terme amb mitjans propis, els titulars d'aquestes instal·lacions portuàries han d'acreditar un compromís d'acceptació dels residus i rebuigs per part d'un gestor degudament autoritzat.

Les drassanes i les instal·lacions i empreses de reparació naval o de desballestament han de disposar d'instal·lacions i mitjans per a la recepció i tractament de substàncies que contribueixin a esgotar la capa d'ozó i els equips que contenen les substàncies esmentades quan aquests es retirin dels vaixells, segons preveu l'annex VI del Conveni MARPOL 73/78.

Sense perjudici de les autoritzacions que siguin exigibles per altres administracions, la disponibilitat d'aquests serveis de recepció ha de ser exigida per l'autoritat portuària per autoritzar el funcionament de les instal·lacions portuàries incloses en els apartats anteriors. Així mateix, la seva no-disponibilitat pot ser causa per no autoritzar l'entrada de vaixells amb destinació a les dites instal·lacions portuàries.

4. Els titulars d'aquestes instal·lacions portuàries han d'aprovar un pla de recepció de residus i rebuigs d'acord amb el que indica l'annex I del Reial decret 1381/2002, que ha de ser aprovat per l'autoritat portuària i que passa a formar part del pla de recepció del port. Trimestralment, han de comunicar a l'autoritat portuària la relació de serveis de recollida realitzats, amb indicació del vaixell, el tipus de residu o rebuig i la quantitat rebuda, entre d'altres dades que els sol·licitin. A més, a cada vaixell que utilitzi els seus serveis de recepció, aquestes instal·lacions portuàries han d'expedir un rebut de residus MARPOL, segons el model unificat que figura a l'annex III del Reial decret 1381/2002. L'autoritat portuària pot supervisar el compliment del pla de recepció dels titulars de les dites instal·lacions.

5. En el supòsit de vaixells que no tinguin com a destí alguna de les instal·lacions referides anteriorment, correspon a les empreses que efectuïn les operacions de càrrega o descàrrega del vaixell garantir la recepció de rebuigs de càrrega procedents del mateix vaixell, si n'hi ha, així com els que estiguin a les zones de trànsit i maniobra, de manera que s'evitin i es combatin, si s'escau, els vessaments de càrrega accidentals.»

24. Es modifica l'apartat 1 de l'article 132, amb el contingut següent:

«1. L'autoritat portuària ha de controlar en l'àmbit portuari el compliment de la normativa que afecti l'admissió, la manipulació i l'emmagatzematge de mercaderies perilloses, i de la normativa que afecti els sistemes de seguretat, inclosos els que es refereixen a la protecció davant d'actes antisocials i terroristes, sense perjudici de les competències que corresponguin a altres òrgans de les administracions públiques, i de les responsabilitats que en aquesta matèria corresponguin als usuaris i concessionaris del port.

Als efectes del que preveu aquest apartat, correspon als titulars de concessions i autoritzacions el compliment de les obligacions de coordinació d'activitats empresarials en qualitat de titulars del centre de treball. En els espais no atorgats en règim de concessió o autorització, el consignatari que actuï en representació de l'armador ha de respondre del compliment de les obligacions de coordinació durant les maniobres d'atracada, desatracada i fondeig del vaixell, i en general durant la seva estada en el port excepte per a les operacions de càrrega, estiba, desestiba, descàrrega o transbord de mercaderies o d'embarcament o desembarcament de passatgers. Si s'efectuen aquestes operacions o les de lliurament, recepció, emmagatzematge, dipòsit i transport horitzontal de mercaderies en espais no atorgats en concessió o autorització, ha de respondre del compliment de les obligacions de coordinació l'empresa prestadora del servei corresponent.»

25. Es modifica el contingut de la disposició addicional primera, que té la redacció següent:

«L'objectiu de rendibilitat anual per al conjunt del sistema portuari a què es refereix l'apartat 3 de l'article 1 d'aquesta Llei s'estableix en el 2,5 per cent.»

26. Es modifica l'apartat 2 de la disposició addicional tretzena, que queda amb la redacció següent:

«2. Les funcions esmentades han de ser exercides, en la forma que determini el Reglament d'explotació i policia, pel personal de l'autoritat portuària, degudament qualificat i adscrit al Servei de Policia, i a aquest efecte té la consideració d'agent de l'autoritat de l'Administració portuària en l'exercici de les potestats públiques que recull la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, sense perjudici de l'obligació de col·laborar sempre que sigui necessari amb les forces i cossos de seguretat.»

27. Es modifiquen els apartats 2 i 3 de la disposició addicional divuitena, que queden amb la redacció següent:

«2. Es consideren abandonats els vaixells que estiguin durant més de tres mesos atracats, amarrats o fondejats en el mateix lloc dins del port sense activitat apreciable exteriorment, i sense haver abonat les corresponents taxes o tarifes, i ho declari així el Consell d'Administració de l'autoritat portuària.

La declaració d'abandonament exigeix la tramitació del corresponent procediment, en el qual s'han d'acreditar les circumstàncies expressades i en el qual s'ha de donar audiència al propietari, al navilier, al capità del vaixell o, si s'escau, al consignatari del vaixell, en la forma que preveu la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

3. Declarat l'abandonament del vaixell pel Consell d'Administració de l'autoritat portuària, aquesta ha de procedir, o bé a vendre'l en pública subhasta, i ingressar el producte de l'alienació en el Tresor Públic, amb la prèvia detracció dels crèdits meritats a favor seu per les corresponents taxes i tarifes portuàries, així com les despeses del procediment; o bé ha de procedir a l'enfonsament del vaixell quan, pel seu estat, ho aconsellin raons de seguretat marítima.

Quan la venda regulada en el paràgraf anterior tingui per objecte vaixells no comunitaris, s'han d'observar, a més, les regles següents:

a) La venda esmentada té la consideració de despatx a consum de les mercaderies i, per tant, ha d'incloure els tràmits previstos per importar-les.

b) En el preu de venda hi estan inclosos els tributs meritats amb motiu de la importació. Als efectes de la seva constatació i de la contracció dels recursos propis comunitaris, l'alienació esmentada s'ha de comunicar a la corresponent administració de duanes i impostos especials de l'Agència Estatal de l'Administració Tributària.»

28. S'afegeix una nova disposició addicional vint-i-unena amb el contingut següent:
- «Disposició addicional vint-i-unena. *Determinació de les quanties bàsiques de les taxes del vaixell, del passatge, de la mercaderia, de les embarcacions esportives i d'esbarjo, de la taxa per utilització de la zona de trànsit, de la taxa d'ajudes a la navegació, de la tarifa fixa pel servei de recepció de residus generats per vaixells i dels coeficients correctors a la taxa del vaixell, de la mercaderia i del passatge.*
1. Les quanties bàsiques de la taxa del vaixell (B i S), de la taxa del passatge (P), de la taxa de la mercaderia (M), de la taxa de les embarcacions esportives i d'esbarjo (E), de la taxa per utilització de la zona de trànsit (T) i de la taxa d'ajudes a la navegació (A), establertes en la present Llei, poden ser revisades en la Llei de pressupostos generals de l'Estat, o en la que, si s'escau, s'aprovi.
 2. El valor de la quantia bàsica de la tarifa fixa pels serveis de recepció de residus generats per vaixells (R) establert en la present Llei pot ser revisada en la Llei de pressupostos generals de l'Estat o en la que, si s'escau, s'aprovi.
 3. Les autoritats portuàries han d'acordar amb l'organisme públic Ports de l'Estat, en el marc dels acords del pla d'empresa, les corresponents propostes de coeficients correctors a les taxes del vaixell, del passatge i de la mercaderia d'acord amb els límits i criteris establerts a l'article 7 g) d'aquesta Llei. L'acord finalment assolit s'ha d'elevat al Ministeri de Foment, que l'ha de remetre, si és procedent, al Ministeri d'Economia i Hisenda per incorporar-lo al Projecte de Llei de pressupostos generals de l'Estat o en la que, si s'escau, s'aprovi.
 4. El Ministeri de Foment, a proposta de Ports de l'Estat, escoltada la Intervenció General de l'Administració de l'Estat, ha d'establir els criteris d'elaboració de les comptabilitats de costos que han de desenvolupar les autoritats portuàries, a fi i efecte que les propostes de coeficients correctors prenguin en consideració l'estructura de costos amb idèntica metodologia en totes les autoritats portuàries. Així mateix, el Departament esmentat pot fixar els criteris generals d'elaboració i presentació de les propostes esmentades.
 5. Fins a l'aprovació dels criteris generals que han de regir les propostes de coeficients correctors i dels criteris de comptabilitat de costos, les autoritats portuàries poden realitzar lliurement les seves propostes de coeficients correctors, sempre que respectin els límits establerts a l'apartat 7 g) d'aquesta Llei.»
29. S'afegeix una nova disposició addicional vint-i-dosena, que té el contingut següent:
- «Disposició addicional vint-i-dosena. *Instruccions tècniques en el servei de manipulació de mercaderies.*
- El Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç, escoltat Ports de l'Estat amb la prèvia audiència de les organitzacions empresarials i sindicals més representatives del sector, ha d'aprovar les instruccions tècniques corresponents a la maquinària específica per a la prestació del servei portuari de manipulació de mercaderies.»
30. S'afegeix una nova disposició addicional vint-i-tresena, amb la redacció següent:
- «Disposició addicional vint-i-tresena. *Suspensió temporal del règim jurídic que regula el règim de gestió dels treballadors per a la prestació del servei portuari de manipulació de mercaderies.*
- El Govern, tenint en compte les circumstàncies econòmiques concretes en què es du a terme el servei de manipulació de mercaderies en cada port, així com la seva eventual repercussió negativa sobre l'economia nacional o sobre diferents sectors econòmics afectats pel règim de gestió dels treballadors per a la prestació del dit servei, pot suspendre temporalment l'aplicació de qualsevol de les previsions

incloses en la present Llei respecte al règim esmentat, i ha d'establir a l'efecte les mesures necessàries per mantenir la regularitat i continuïtat necessàries per a la prestació del servei portuari de manipulació de mercaderies. Aquesta suspensió s'ha de mantenir mentre es donin les circumstàncies i les condicions que la justifiquin, per tal de garantir una adequada ordenació i desenvolupament de l'activitat econòmica en el sector afectat.»

31. S'afegeix una nova disposició addicional vint-i-quatrena, amb la redacció següent:

«Disposició addicional vint-i-quatrena. *Autorització extraordinària d'atracada en els ports espanyols.*

El ministre de Foment pot acordar, amb caràcter imperatiu, que s'adoptin totes les mesures necessàries per garantir l'atracada en un port espanyol específic, d'un determinat vaixell o grup de vaixells, quan concorrin acreditades raons de defensa, ordre públic o qualsevol altra causa d'interès públic que ho requereixi, sense perjudici de les competències atribuïdes al director general de la Marina Mercant, que preveu la disposició addicional vint-i-cinquena de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant.

L'autoritat portuària o l'Administració autonòmica, en el cas de ports de la seva competència, afectada per la decisió indicada en el paràgraf anterior ha de ser escoltada, sempre que sigui possible, en les 48 hores prèvies a l'adopció de l'acord, i en tot cas ha de prestar la col·laboració necessària per a l'execució de la decisió adoptada.»

32. S'afegeix una nova disposició addicional vint-i-cinquena, amb la redacció següent:

«Disposició addicional vint-i-cinquena. *Recursos contra acords dels òrgans de govern de les autoritats portuàries.*

Els acords que adoptin els òrgans de govern de les autoritats portuàries o omissions d'aquests que siguin contraris al que prevé el pla d'empresa, aprovat d'acord amb el que preveu l'article 36 d'aquesta Llei, o que incorrin en qualsevol altra infracció del que preveu aquesta Llei, poden ser objecte de recurs davant el ministre de Foment, en el termini d'un mes, computat des que es tingui coneixement del seu contingut. Aquest recurs s'ha de regir pel que estableix el capítol II del títol VII de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú. Estan legitimats per interposar el recurs esmentat les comunitats autònomes i Ports de l'Estat, escoltades, si s'escau, les organitzacions empresarials o sindicals interessades, que siguin rellevants en l'àmbit portuari estatal. En els recursos presentats per Ports de l'Estat és preceptiu l'informe previ de la comunitat autònoma en la qual s'ubiqui l'autoritat portuària. Així mateix, s'ha de sol·licitar informe de Ports de l'Estat quan el recurs sigui interposat per una comunitat autònoma.

Aquest recurs s'entén sense perjudici de les facultats de revisió d'ofici que regula el capítol I del títol VII de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, exercides d'acord amb el que preveu la disposició addicional setzena de la Llei 6/1997, de 14 d'abril, d'organització i funcionament de l'Administració General de l'Estat.»

33. S'afegeix una nova disposició addicional vint-i-sisena, amb la redacció següent:

«Disposició addicional vint-i-sisena. *Especialitat en l'aplicació de l'Estatut bàsic de l'empleat públic.*

No és aplicable al personal dels organismes portuaris el que disposa l'apartat 2 de l'article 9 de la Llei 7/2007, de 12 d'abril, de l'Estatut bàsic de l'empleat públic.»

34. S'afegeix una nova disposició addicional vint-i-setena, amb la redacció següent:

«Disposició addicional vint-i-setena. *Contractació mínima de personal estibador en relació laboral comuna per les empreses estibadores.*

El nombre de treballadors contractats en relació laboral comuna és el que es determini en la llicència del servei de manipulació de mercaderies que, en tot cas, ha de cobrir, com a mínim, una quarta part de l'activitat total de l'empresa en aquest servei en còmput interanual, llevat del que preveu a aquests efectes l'apartat 4 de l'article 141 del títol V d'aquesta Llei.

A les llicències del servei portuari de manipulació de mercaderies s'hi ha d'establir, com a causa d'extinció, l'incompliment de l'obligació de mantenir contractats en relació laboral comuna el nombre de treballadors que es correspongui amb el percentatge a què es refereix l'apartat anterior.

Igualment, els acords del Consell d'Administració de l'autoritat portuària sobre l'atorgament de noves llicències del servei de manipulació de mercaderies o les seves pròrrogues en els quals no es doni compliment a l'obligació esmentada són nuls de ple dret.

Els plecs de bases dels concursos per a l'adjudicació de concessions de domini públic el titular de les quals hagi de prestar el servei de manipulació de mercaderies han d'incloure, com a criteri d'adjudicació d'aquelles, el compromís del licitador de superar el nombre mínim de treballadors que s'han de contractar en relació laboral comuna establert en el paràgraf primer d'aquest apartat. L'incompliment posterior d'aquest compromís determina la caducitat de la concessió.

Així mateix, els plecs han de condicionar l'atorgament de pròrrogues de les indicades concessions al fet d'haver assolit un determinat percentatge d'estibadors portuaris en relació laboral comuna, per damunt del percentatge establert en el paràgraf primer d'aquest apartat. Per reglament s'ha d'establir el termini màxim de les pròrrogues, que si s'escau s'atorguin, en funció del percentatge d'estibadors portuaris en relació laboral comuna.»

35. S'afegeix una nova disposició addicional vint-i-vuitena amb la redacció següent:

«Disposició addicional vint-i-vuitena. *Publicitat de les normes de contractació.*

Les instruccions reguladores dels procediments de contractació de Ports de l'Estat i les autoritats portuàries, elaborades a l'empara del que disposa la disposició addicional vint-i-cinquena de la Llei 30/2007, de 30 d'octubre, de contractes del sector públic, les ha d'aprovar el ministre de Foment, amb l'informe previ de l'Advocacia de l'Estat, i han de ser publicades en el Butlletí Oficial de l'Estat.»

36. S'afegeix una nova disposició addicional vint-i-novena amb la redacció següent:

«A l'efecte d'aplicació del règim econòmic del sistema portuari previst en aquesta Llei i, en particular, de l'establiment i exigència de les taxes portuàries respecte al transport marítim de trànsit internacional, les terminals dels ports canaris, pel fet d'estar situats en una regió ultraperifèrica europea, tenen la consideració de plataforma logística atlàntica per a Europa, per la qual cosa poden aplicar el màxim de bonificació prevista per a aquest supòsit.»

37. La disposició transitòria segona té la redacció següent:

«La menció realitzada a l'apartat 2 de la disposició transitòria segona a l'article 19 es té per efectuada a l'article 10.»

38. La disposició transitòria dotzena queda redactada de la manera següent:

«Disposició transitòria dotzena. *Règim de determinades empreses exemptes del servei de manipulació de mercaderies.*

Les empreses titulars de concessions de domini públic exemptes del servei d'estiba i desestiba a l'empara de l'article 2.g) del Reial decret llei 2/1986 queden

excloses de l'obligació de participar en les societats anònimes de gestió d'estibadors portuaris, fins al terme del període concessional, sense perjudici del que estableixen l'article 144 i 145 respecte de la capacitat del seu personal.»

39. S'afegeix una nova disposició transitòria quinzena, que té el contingut següent:

«Disposició transitòria quinzena. *Règim transitori per a l'atorgament de bonificacions per incentivar millors pràctiques mediambientals.*

Fins que s'aprovin les guies de bones pràctiques ambientals de l'operativa de vaixells en els ports, les autoritats portuàries han d'atorgar la bonificació que preveu l'article 19.1.a) d'aquesta Llei, si l'empresa naviliera que explota el vaixell disposa únicament de la certificació del compliment pel vaixell d'unes determinades condicions de respecte al medi ambient, amb la millora de les exigides per les normes i convenis internacionals, emesa per una entitat de certificació acreditada per a això per organismes pertanyents a la International Accreditation Forum.»

40. L'actual annex «Assignació de grups de mercaderies», passa a ser annex I amb la mateixa denominació, i s'assigna al grup 3 les mercaderies amb els codis següents:

0302B, 0303A, 0303B, 0304, 0305, 0306 i 0307.

A més, es desagreguen els codis següents:

a) El codi 3825 en els dos següents:

3825 A: Productes residuals de la indústria química o de les indústries connexes, no expressats ni compresos en una altra part; fangs de depuració; la resta de residus esmentats a la nota 6 d'aquest capítol.

3825 B: Rebuigs i residus municipals, amb l'assignació al grup 2 de les mercaderies amb el codi 3825 B.

b) El codi 8702 en els dos següents:

8702 A: Vehicles automòbils per al transport de deu persones o més, conductor inclòs, exclosos els vehicles elèctrics o híbrids.

8702 B: Vehicles automòbils elèctrics o híbrids per al transport de deu persones o més, amb l'assignació al grup 4 de les mercaderies amb el codi 8702 B.

c) El codi 8703 en els dos següents:

8703 A: Cotxes de turisme i altres vehicles automòbils projectats principalment per al transport de persones (excepte els de la partida núm. 8702), inclosos els vehicles del tipus familiar i els de carreres, que no siguin elèctrics o híbrids.

8703 B: Cotxes de turisme i altres vehicles automòbils projectats principalment per al transport de persones (excepte els de la partida núm. 8702), inclosos els vehicles del tipus familiar i els de carreres, que siguin elèctrics o híbrids, amb l'assignació al grup 4 de les mercaderies amb el codi 8703 B.

41. L'actual annex «Assignació de grups de mercaderies», passa a ser annex I amb la mateixa denominació i s'afegeix un annex II, amb el contingut següent:

«ANNEX II

Glossari de definicions als efectes d'aquesta Llei

1a Arqueig brut (GT): és el que així figura en el Certificat Internacional d'Arqueig de Vaixells (Conveni Internacional de Londres de 1969).

2a Eslora total: en vaixells i embarcacions, és la distància mesurada paral·lelament a la línia de flotació entre dos plans perpendiculars al pla central del vaixell o embarcació, situats l'un a la part més a proa i l'altre a la part més a popa.

En la resta d'artefactes flotants, és la distància mesurada paral·lelament a la línia de flotació entre dos plans perpendiculars al pla central de l'artefacte, situats en els punts del dit artefacte més allunyats entre si. L'eslora total exclou totes les parts mòbils que es puguin desmuntar de forma no destructiva sense afectar la identitat estructural de l'embarcació.

3a Mànega: en vaixells i embarcacions, és la distància mesurada paral·lelament a la línia de flotació entre dos plans perpendiculars al pla central del vaixell o embarcació situats l'un a la part més a estribord i l'altre a la part més a babord. En la resta d'artefactes flotants, és la distància mesurada paral·lelament a la línia de flotació entre dos plans perpendiculars al pla central de l'artefacte i paral·lels a l'eslora, situats en els punts del dit artefacte més allunyats entre si.

4a Sortida marítima de mercaderies: operació d'intercanvi del mode terrestre al marítim que consisteix en l'entrada de les mercaderies a la zona de servei del port per via terrestre, l'embarcament d'aquestes mercaderies o els seus productes derivats en un vaixell o mitjà flotant i la sortida per via marítima.

5a Entrada marítima de mercaderies: operació d'intercanvi del mode marítim al terrestre que consisteix en l'entrada de les mercaderies a la zona de servei del port per via marítima, el seu desembarcament des d'un vaixell o mitjà flotant a terra o a un mitjà de transport terrestre i sortida d'aquestes mercaderies o els seus productes derivats per via terrestre.

6a Transbord de mercaderies: operació de transferència directa de mercaderies d'un vaixell a un altre, sense dipositar-se en els molls i amb presència simultània dels dos vaixells durant l'operació.

7a Tràfic marítim: operació de transferència de mercaderies o elements de transport en el mode marítim en què aquestes són descarregades d'un vaixell al moll, i posteriorment tornen a ser carregades en un altre vaixell, o en el mateix en diferent escala, sense haver sortit de la zona de servei del port.

8a Tràfic terrestre: operació de transferència de mercaderies o elements de transport en el mode terrestre, en què la seva entrada i sortida de la zona de servei del port és per via terrestre.

9a Passatger de creuer turístic en embarcament o desembarcament: són els passatgers d'un vaixell qualificat i autoritzat per operar com a creuer turístic que inicien o finalitzen el seu viatge en aquest port.

10a Passatger de creuer turístic en trànsit en un port: són els passatgers d'un vaixell qualificat i autoritzat per operar com a creuer que inicien i finalitzen el seu viatge en un altre port.

11a Terminal marítima de mercaderies: instal·lació destinada a realitzar la transferència de mercaderies entre els modes marítim i terrestre, o el trànsit i transbord marítims, que pot incloure superfícies annexes per al dipòsit o emmagatzematge temporal de les mercaderies i els elements de transport, així com per a la seva ordenació i control.

12a Port base de creuers: port en el qual, per a una escala determinada, es compleixi alguna de les condicions següents:

a) Que en l'escala iniciïn o finalitzin el creuer almenys un 50 per 100 del total de passatgers d'aquesta escala.

b) Que en l'escala del creuer el total de passatgers que iniciïn o finalitzin el seu viatge no sigui inferior a 250.

S'entén que inicien o finalitzen el creuer els passatgers que no siguin declarats en règim de creuer turístic en trànsit.

13a Companyia de creuers: empresa naviliera o conjunt d'empreses navilieres, del mateix grup empresarial, dedicades a l'explotació de vaixells de passatgers del tipus creuer turístic.

14a Estació o terminal marítima de passatgers: instal·lació destinada a facilitar l'accés dels passatgers i els seus equipatges, i de vehicles en règim de passatge,

des de terra als vaixells i des d'aquests a terra, que pot incloure superfícies annexes per al dipòsit o emmagatzematge temporal dels vehicles en règim de passatge, així com edificis per al control i l'ordenació de passatgers, vehicles i equipatges i la prestació de serveis auxiliars.

15a Passatger: persona que viatgi a bord d'un vaixell, que no tingui la condició de tripulant, inclosos els conductors d'elements de transport subjectes a la taxa de la mercaderia.

16a Estació o terminal marítima de passatgers dedicades a ús particular: l'atorgada en concessió o autorització, no oberta al tràfic comercial general, en la qual es prestin serveis al passatge transportat en vaixells explotats exclusivament per les empreses navilieres del titular o del seu grup empresarial autoritzades en el títol esmentat.

17a Terminal de mercaderies dedicada a ús particular: l'atorgada en concessió o autorització, no oberta al tràfic comercial general, en la qual es manipulin mercaderies propietat del titular d'aquesta o dels seus accionistes o partícips, així com del grup d'empreses al qual pertanyi, o s'operin vaixells explotats exclusivament per les empreses navilieres del titular o del seu grup empresarial autoritzades en el títol concessional. Així mateix és l'atorgada en concessió o autorització al titular d'una planta de transformació o instal·lació industrial o a una empresa del seu mateix grup empresarial, no oberta al tràfic comercial general, en la qual es manipulin mercaderies directament i exclusivament vinculades amb l'esmentada planta o instal·lació de procés industrial i estigui expressament identificada en el títol concessional.

18a Empresa estibadora: la que és titular d'una llicència de prestació del servei portuari de manipulació de mercaderies.

19a Grup empresarial: s'entén aplicable aquest concepte en els supòsits a què es refereixen l'article 42.1 del Codi de comerç i l'article 87 del Reial decret legislatiu 1564/1989, de 22 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de societats anònimes.

20a Servei marítim: el que es presta a un determinat tipus de trànsit en un port, quan el vaixell o conjunt de vaixells de la mateixa companyia naviliera o de creuers uneixen el dit port amb altres de determinats transportant un mateix tipus i naturalesa de mercaderies o un determinat tipus de passatge, element de transport o unitat de càrrega.

21a Servei marítim regular: el que es presta a un determinat tipus de trànsit en un port, quan el vaixell o conjunt de vaixells de la mateixa companyia naviliera o de creuers (o bé un conjunt de vaixells de diferents companyies navilieres amb acords d'explotació compartida) uneixen l'esmentat port amb altres de determinats transportant un mateix tipus i naturalesa de mercaderies o un determinat tipus de passatge, element de transport o unitat de càrrega, i a més, se'n fa l'oferta de manera general i amb publicitat als possibles usuaris, es presta en condicions de regularitat, amb orígens, destins i dates preestablerts i amb una freqüència d'almenys 24 escales a l'any en el port corresponent.

22a Servei marítim d'autopistes del mar: el servei marítim regular, d'alta freqüència i regularitat, destinat a atendre preferentment tràfic de mercaderies transportades en elements de transport aptes per a la circulació per carretera, que connecti els ports espanyols amb ports d'altres països de la Unió Europea. A més, han de formar part integrant de les autopistes del mar de la xarxa transeuropea de transport, de conformitat amb el que estableix la Decisió núm. 884/2004/CE del Parlament Europeu i del Consell de 29 d'abril de 2004, per la qual es modifica la Decisió núm. 1692/96/CE, sobre les orientacions comunitàries per al desenvolupament de la xarxa transeuropea del transport i amb el Reglament (CE) núm. 807/2004, o de les accions corresponents d'autopistes del mar del programa Marco Polo, d'acord amb el Reglament (CE) 923/2009 del Parlament Europeu i del Consell, de 16 de setembre de 2009, que modifica el Reglament (CE) 1692/2006, pel qual s'estableix el segon programa Marco Polo.

23a Referencial del servei: document normatiu que conté les característiques tècniques certificables del servei i el pla per verificar-ne el compliment.

24a Referencial específic del servei: referencial adaptat a l'esquema o estructura d'operacions i serveis propis d'un determinat port.

25a Excursions marítimes: els serveis marítics de passatgers associats amb la realització de viatges turístics en vaixells o embarcacions que parteixen d'un port i, després de seguir un itinerari, tornen al port de partida en un període de durada no superior a les 12 hores, de manera que es poden realitzar fondeigs i escales intermèdies en un altre port però tots els passatgers han de realitzar l'itinerari complet.

26a Gran reparació: als efectes d'aquesta Llei, s'entén per gran reparació la definida a l'apartat 33 de l'article 2 del Reial decret 1837/2000, de 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament d'inspecció i certificació de vaixells civils.

27a Transport marítim de curta distància (TMCD): el servei marítim per al tràfic de mercaderies i/o passatgers que es realitza mitjançant vaixells la ruta marítima dels quals discorre exclusivament a Europa entre ports situats geogràficament a Europa o entre aquests ports i ports situats en països no europeus riberencs dels mars tancats que envolten Europa, incloses les seves illes o territoris de sobirania no continentals. Aquest concepte també s'estén al transport marítim entre els estats membres de la Unió Europea i Noruega i Islàndia i altres estats del mar Bàltic, el mar Negre i el mar Mediterrani.»

Article quart. *Addició del títol V a la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis en els ports d'interès general.*

«TÍTOL V

Règim de gestió dels treballadors per a la prestació del servei portuari de manipulació de mercaderies

CAPÍTOL I

De les societats de gestió de la posada a disposició de treballadors

Article 133. *Model de gestió de la posada a disposició de treballadors portuaris.*

1. En els ports d'interès general es pot constituir, sense perjudici de l'obligació de conversió de les societats estatals d'estiba i les agrupacions portuàries d'interès econòmic existents a l'entrada en vigor de la present Llei, una societat anònima mercantil privada que tingui per objecte social la gestió de la posada a disposició dels seus accionistes dels treballadors, contractats per aquesta, que aquests demanin per al desenvolupament de les activitats i tasques del servei portuari de manipulació de mercaderies que no es puguin realitzar amb personal propi de la seva plantilla, com a conseqüència de la irregularitat de la mà d'obra necessària per a la realització de les activitats incloses en el dit servei portuari. A més pot posar a disposició dels accionistes treballadors per exercir activitats comercials subjectes a autorització en la zona de servei dels ports, sempre que aquests socis estiguin degudament autoritzats per realitzar-les. També és objecte d'aquestes societats la formació contínua dels treballadors que garanteixi la professionalitat en l'exercici de les activitats que integren el servei de manipulació de mercaderies.

També ha d'incloure en el seu objecte social la posada a disposició de treballadors a les empreses que estiguin autoritzades per a la realització d'activitats comercials que no tenen la consideració de servei portuari de manipulació de mercaderies d'acord amb el que preveu l'article 79.3.c) d'aquesta Llei.

2. Aquesta societat es regeix pel que disposen aquesta Llei i supletòriament el Reial decret legislatiu 1564/1989, de 22 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de societats anònimes i, si s'escau, la legislació que el modifiqui o substitueixi.

3. La denominació de cada societat és la que s'estableixi en els seus estatuts, i hi ha de figurar l'expressió "Societat Anònima de Gestió d'Estibadors Portuaris" o les sigles SAGEP, que són exclusives d'aquesta classe de societats.

Article 134. *Capital social i la seva distribució.*

1. Totes les empreses que vulguin prestar el servei portuari de manipulació de mercaderies i obtinguin la corresponent llicència s'han d'integrar, si s'escau, com a participants en el capital de la Societat Anònima de Gestió d'Estibadors Portuaris. S'exceptuen d'aquesta exigència les empreses amb llicència per a autoprestació.

El titular d'una llicència del servei portuari de manipulació de mercaderies que quedi exempt de participar com a accionista en la SAGEP d'acord amb el supòsit anterior ha de:

Contractar en règim laboral comú un nombre de treballadors de la SAGEP que es correspongui a les jornades treballades en l'últim any per al titular esmentat en les activitats del servei portuari de manipulació de mercaderies. Les ofertes de treball considerades adequades d'acord amb el que preveu l'article 142.3 que siguin rebutjades pels treballadors es computen com a vàlides a aquests efectes.

En el cas que el sol·licitant d'una llicència d'autoprestació no formi part de la SAGEP o, si s'escau, de l'APIE o SEED corresponent, prèviament a aquesta sol·licitud en primer lloc ha d'oferir la contractació en règim comú dels treballadors necessaris per a l'exercici de les activitats i tasques del dit servei a través d'ofertes nominatives o innominades als treballadors de la Societat esmentada. Les ofertes de treball considerades adequades d'acord amb el que preveu l'article 142.3 que siguin rebutjades pels treballadors es computen com a vàlides a aquests efectes.

2. El capital social inicial de la SAGEP s'ha de fixar en els Estatuts de la societat que s'aprovin en el moment de la seva constitució, i s'ha de distribuir entre els titulars de llicències de prestació del servei portuari de manipulació de mercaderies en vigor en aquell moment en el port, que no estiguin exempts de participació en la dita societat mercantil d'acord amb el que disposa l'apartat l d'aquest article, d'acord amb els criteris següents:

1r El 50 per cent del capital es distribueix proporcionalment entre el nombre de titulars de llicències de prestació del servei de manipulació de mercaderies.

2n El restant 50 per cent es distribueix entre els titulars esmentats en funció del grau d'utilització temporal de la plantilla, mesurat en volum de facturació.

3. La distribució del capital social s'ha de revisar en els terminis i termes que estableixin els Estatuts de la Societat, a fi de reajustar periòdicament la composició accionarial als anteriors criteris. En qualsevol cas, s'ha de revisar automàticament quan s'hagi de produir l'ingrés o la separació d'un accionista d'acord amb el que preveu aquesta Llei. En el cas d'incorporació de nous accionistes, el 2n criteri s'ha d'aplicar considerant les estimacions raonables dels nous accionistes sobre les seves necessitats de treballadors de la societat durant el primer any de pertinença a aquesta.

En aquests casos, la nova participació dels accionistes en el capital de la societat l'ha de fixar el Consell d'Administració de la SAGEP en un termini màxim de 15 dies des que l'autoritat portuària comuniqui a la Societat l'obtenció de la corresponent llicència, la pèrdua d'aquesta o certifiqui que el seu titular està sotmès a alguna de les causes d'exempció de participació en la SAGEP o que deixa d'estar-ho. Si el Consell d'Administració de la Societat no adopta cap acord en el termini esmentat, la persona física o jurídica amb dret i deure de ser membre de la SAGEP, a més dels drets que legalment li corresponguin, pot sol·licitar i obtenir la posada a disposició de treballadors que necessiti.

4. Els reajustaments en la composició accionarial comporten per als accionistes el dret a la liquidació i l'obligació d'adquisició de les participacions socials que corresponguin com a conseqüència del reajustament efectuat.

5. En cap cas poden ser accionistes de la SAGEP els qui no tinguin en vigor una llicència de prestació del servei portuari de manipulació de mercaderies, ni es pot separar de la Societat cap titular d'una llicència de prestació del servei portuari de manipulació de mercaderies, llevat de les exempcions que preveu l'apartat 1 d'aquest article.

6. La SAGEP no pot posseir directament o indirectament participació en cap tipus de societat.

Article 135. *Òrgan de govern.*

La Societat Anònima de Gestió d'Estibadors Portuaris es regeix per un Consell d'Administració. Els Estatuts de la Societat han de determinar la composició de l'òrgan esmentat. Aquests Estatuts han de recollir que un representant designat per l'autoritat portuària, en la qual la SAGEP exerceixi la seva activitat, formi part del Consell d'Administració en qualitat de conseller independent.

Article 136. *Impugnació d'acords.*

1. Poden ser impugnats els acords de la Junta General d'Accionistes o de l'òrgan de govern de la SAGEP que siguin contraris a la Llei, atemptin contra la lliure competència, s'oposin als Estatuts o lesionin en benefici d'un o de diversos accionistes, o de tercers, els interessos de la Societat.

2. Són nuls els acords contraris a la Llei. Els altres acords són anul·lables. L'acció d'impugnació dels acords nuls o anul·lables s'ha d'exercir dins el termini de caducitat fixat en la Llei de societats anònimes.

3. Estan legitimats per a la impugnació dels acords nuls o anul·lables tots els accionistes, els membres del seu òrgan de govern, l'autoritat portuària en què la SAGEP exerceixi la seva activitat i qualsevol tercer que acrediti interès legítim.

4. Els acords que siguin greument danyosos per a l'interès general del port o per als seus usuaris, que lesionin algun accionista o que perjudiquin la lliure competència entre els prestadors del servei portuari de manipulació de mercaderies, a judici de l'autoritat portuària, poden ser suspesos preventivament pel seu president, per iniciativa d'aquest, del membre del Consell d'Administració en representació de l'autoritat portuària o a instàncies d'un accionista, i ha de procedir, en el termini màxim de 20 dies a comptar de l'adopció d'aquesta mesura, a la impugnació de l'acord suspès, amb expressa sol·licitud de ratificació de la mesura cautelar adoptada. Si no es procedeix a la impugnació de l'acord en el termini assenyalat, l'acord de suspensió queda sense efecte. L'acord de suspensió produeix efectes des de la data en què s'adopti i fins que l'òrgan jurisdiccional civil es pronunciï sobre la procedència de la mesura cautelar adoptada. En cas de no procedir-se a la impugnació en el termini assenyalat, l'acord de suspensió queda igualment sense efectes. Per a la impugnació dels acords socials s'han de seguir els tràmits que preveu la Llei d'enjudiciament civil.

Article 137. *Règim econòmic.*

1. L'import total de les factures a abonar pels accionistes a la SAGEP per la utilització dels treballadors contractats per aquesta última ha de ser el suficient per mantenir l'equilibri econòmic de la Societat.

2. El preu unitari dels serveis de posada a disposició de treballadors l'ha de fixar l'òrgan de govern de la Societat de forma que es compleixi l'objectiu d'equilibri pressupostari anual.

3. En cas que algun dels accionistes no respongués del pagament de les factures que li corresponguin en el termini assenyalat sobre això per l'òrgan de govern, aquest pot:

1r Reclamar per via ordinària el compliment d'aquesta obligació, amb abonament de l'interès legal i dels danys i perjudicis causats per morositat.

2n Suspendre la posada a disposició de l'accionista morós de treballadors de la SAGEP i la possibilitat d'incorporar a la plantilla treballadors en relació laboral comuna fins que estigui al corrent de les factures emeses més els interessos i despeses meritats. Això no habilita l'accionista morós per poder realitzar les activitats del servei portuari de manipulació de mercaderies amb qualsevol altre personal que sigui aliè a la mateixa plantilla del soci morós apta per a la prestació del servei de manipulació de mercaderies en els termes indicats a l'article 144 d'aquesta Llei.

3r En cas d'incompliment reiterat pot sol·licitar, a més, de l'autoritat portuària l'extinció de la llicència de prestació del servei portuari de manipulació de mercaderies per incompliment del titular de les seves obligacions amb la SAGEP.

Article 138. *Garanties.*

Els accionistes de la SAGEP han de respondre de la totalitat dels passius i obligacions de la societat, personalment i mancomunadament entre si, en proporció a la seva participació en el capital social.

Article 139. *Obligació d'aportació d'informació.*

La SAGEP ha d'aportar a l'autoritat portuària del port en el qual exerceixi la seva activitat la informació que aquesta necessiti per al compliment dels seus fins i que li sigui requerida a aquest efecte i, en particular, l'evolució del personal contractat en relació laboral especial, la relació de treballadors posats a disposició, els contractes en relació laboral comuna realitzats pels titulars de les llicències amb personal de la SAGEP, les ofertes nominades o innominades realitzades pels titulars de llicències a treballadors de la SAGEP i els seus resultats, així com qualsevol altra petició que sigui sol·licitada per l'Observatori Permanent del Mercat dels Serveis Portuaris.

CAPÍTOL II

Del règim laboral aplicable als treballadors del servei portuari de manipulació de mercaderies

Article 140. *Tipus de relacions laborals.*

1. La relació laboral dels treballadors que exerceixen la seva activitat en el servei portuari de manipulació de mercaderies es pot establir tant amb les societats anònimes de gestió dels estibadors portuaris (SAGEP), en relació laboral especial prevista a l'article 2.1.h) del text refós de la Llei de l'Estatut dels treballadors (Reial decret legislatiu 1/1995, de 24 de març), com directament amb les empreses titulars de llicències del servei portuari de manipulació de mercaderies, en relació laboral comuna.

2. Queden fora de l'àmbit d'aquesta relació especial les relacions laborals establertes entre la SAGEP i el personal contractat per aquestes per realitzar activitats que no integrin el contingut del servei portuari de manipulació de mercaderies.

Article 141. *Règim laboral comú.*

1. Els titulars de llicències del servei portuari de manipulació de mercaderies pertanyents a la SAGEP que vulguin contractar treballadors en règim laboral comú per a l'exercici de les activitats i tasques del servei portuari de manipulació de

mercaderies, l'han de realitzar prioritàriament a través d'ofertes nominatives o innominades als treballadors de la SAGEP. Si no existeix en la SAGEP el personal portuari adequat o en nombre suficient o que, en cas d'existir, es rebutgin les ofertes rebudes, les contractacions necessàries es poden realitzar lliurement per part de les empreses prestatàries del servei entre treballadors amb la qualificació exigida en el capítol III d'aquest títol.

2. Quan un treballador procedent de la SAGEP estableixi un contracte amb el titular d'una llicència del servei portuari de manipulació de mercaderies en relació laboral comuna, inclosos els titulars de llicència exempts de participar com a accionistes en la SAGEP, la relació laboral amb la SAGEP queda suspesa, i el treballador té l'opció de reprendre aquesta relació especial d'origen si s'extingeix la relació laboral comuna. L'opció de represa de la relació laboral especial no existeix en els supòsits d'extinció de la relació laboral comuna per dimissió del treballador, per acomiadament disciplinari declarat procedent o per mutu acord entre el treballador i l'empresari.

En els supòsits en què la relació laboral comuna establerta amb una empresa estibadora ho sigui sota la modalitat de contracte a temps parcial, no es produeix la suspensió regulada en el paràgraf anterior, i continua produint efectes la relació laboral especial, que queda amb la novació en la modalitat de contracte a temps parcial.

3. Són nuls els pactes que prohibeixin o tinguin com a conseqüència impedir la subscripció d'un contracte de treball en relació laboral comuna entre un treballador i un titular del servei portuari de manipulació de mercaderies.

4. El nombre mínim de treballadors en règim laboral comú que han de tenir contractats les empreses titulars d'una llicència per al servei portuari de manipulació de mercaderies queda determinat en la corresponent llicència, d'acord amb el que preveuen sobre això els plecs reguladors del servei. En tot cas, ha de cobrir, almenys, el 25% de l'activitat de l'empresa, en còmput interanual, en l'àmbit d'aquest servei. No obstant això, l'autoritat portuària pot incloure en els plecs reguladors del servei, amb l'informe previ de Ports de l'Estat, causes reglades objectives d'excepció total o parcial d'aquest requisit per raó de les característiques, freqüència i estacionalitat dels tràfics que efectui l'empresa, o, si s'escau, resoldre a petició de l'empresa o de la SAGEP, que pot ser formulada en qualsevol moment, l'excepció total o parcial per raons d'interès de la competitivitat del port.

5. El nombre mínim de treballadors en règim laboral comú pot ser formalitzat sense suspendre la relació laboral especial mitjançant l'adscripció a les empreses usuàries de treballadors per temps superior a un torn laboral.

Article 142. Règim laboral especial.

1. La contractació de treballadors per la SAGEP en règim laboral especial l'ha d'acordar el seu òrgan de govern d'acord amb els seus Estatuts. El contracte de treball en l'àmbit de la relació laboral especial només es pot concertar per temps indefinit.

2. L'assignació dels treballadors en règim laboral especial que sol·licitin les empreses accionistes s'ha de fer mitjançant el sistema de rotació.

3. La relació laboral especial s'extingeix, a més de per les causes que preveu l'article 49 del text refós de l'Estatut dels treballadors, aprovat pel Reial decret legislatiu 1/1995, de 24 de març, per voluntat de la SAGEP quan el treballador rebutgi reiterades ofertes d'ocupació adequades a la seva categoria professional provinents d'empreses titulars d'una llicència del servei portuari de manipulació de mercaderies que vulguin establir-hi una relació laboral comuna. Per considerar adequada una oferta d'ocupació, aquesta ha de garantir uns ingressos en còmput anual i en condicions homogènies almenys iguals als que el treballador percebria si seguís vinculat a la SAGEP. Es considera que el rebuig de l'oferta és reiterat quan es produeixi havent transcorregut menys de dos anys des del rebuig anterior.

4. Quan per qualsevol causa, inclòs el fet que no hi hagi treballadors disponibles en el moment en què un vaixell estigui llest per rebre el servei, la SAGEP no pugui

proporcionar els treballadors demanats pels accionistes per a la seva posada a disposició temporal d'aquests i no concorrin les condicions previstes en els seus Estatuts per incrementar el nombre de treballadors contractats per la SAGEP, les empreses usuàries poden contractar directament, sense que excedeixi un torn de treball, els treballadors que compleixin la qualificació exigida en aquesta Llei.

5. Els titulars de llicències del servei de manipulació de mercaderies que estiguin exempts de participar en la SAGEP de conformitat amb el que preveu aquesta Llei han de sol·licitar, en primer lloc, la posada a disposició temporal de treballadors de la SAGEP en els casos en què el personal fix de l'empresa no pugui atendre la càrrega puntual de treball. El cost de la posada a disposició dels treballadors no ha de ser superior al que estableix la SAGEP per a l'activitat equivalent. En cas que la SAGEP no estigui en condicions de posar a disposició el personal sol·licitat, es pot contractar lliurement sense que excedeixi un torn de treball.

6. Correspon a la SAGEP el compliment de les obligacions salarials i de Seguretat Social en relació amb els treballadors que contracti que estiguin en relació laboral especial.

7. De conformitat amb el que estableix la Llei 31/1995, de 8 de novembre, de prevenció de riscos laborals, l'empresa usuària és responsable de garantir l'efectivitat del dret dels treballadors a la protecció en matèria de seguretat i salut laboral en el treball, així com del recàrrec de prestacions de Seguretat Social que prevegi la legislació vigent en cas d'accident de treball o malaltia professional que tingui lloc en el seu centre de treball durant el període de posada a disposició del treballador i tinguin l'origen en la falta de mesures de seguretat i higiene, i ha d'exercir totes les altres responsabilitats que s'atribueixen a les relacions de treball temporals, de durada determinada, a l'article 28 de la Llei 31/1995. També correspon a l'empresa usuària el compliment de la normativa legal o convencional referida a temps de treball i mobilitat funcional, i és responsable pels incompliments o infraccions de la normativa d'aplicació, derivada de les seves accions o omissions, de manera que en aquests casos es poden formular contra aquesta les accions administratives o jurisdiccionals corresponents, en els mateixos termes que preveu la normativa laboral comuna respecte dels empresaris.

8. Quan els treballadors en relació especial exerceixin tasques en l'àmbit de l'empresa usuària, la SAGEP conserva el caràcter d'empresari respecte a aquests. Tanmateix les facultats de direcció i control de l'activitat laboral les ha d'exercir l'empresa usuària durant el temps de prestació de serveis en el seu àmbit. En aquests supòsits, i sense perjudici de l'exercici per la SAGEP de la facultat disciplinària establerta atribuïda per l'article 85 de l'Estatut dels treballadors, quan l'empresa usuària consideri que per part del treballador s'ha produït un incompliment contractual, ho ha de posar en coneixement de la SAGEP a fi que aquesta adopti les mesures sancionadores corresponents. L'empresa usuària pot efectuar, a més, una proposta concreta de sanció, que té caràcter vinculant.

Article 143. *Formació contínua.*

La SAGEP està obligada a destinar anualment com a mínim l'1 per cent de la seva massa salarial a la formació contínua dels seus treballadors per garantir-ne la professionalitat.

CAPÍTOL III

Dels requisits de capacitació dels treballadors que realitzin activitats del servei portuari de manipulació de mercaderies

Article 144. *Qualificació exigida.*

1. Les activitats incloses en el servei de manipulació de mercaderies les han de realitzar treballadors que disposin d'alguna de les titulacions de formació

professional de grau mitjà o superior que es determinin per mitjà d'una ordre del Ministeri de Foment, que ha de ser dictada en el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, amb l'audiència prèvia de les organitzacions sindicals i empresarials més representatives i representatives d'aquest sector i escoltades les autoritats portuàries i els ministeris competents en educació i treball.

2. Ports de l'Estat ha d'aprovar, en el termini d'un any des de l'entrada en vigor de la present Llei, amb la prèvia audiència de les organitzacions empresarials i sindicals més representatives i representatives en el sector i d'àmbit nacional, la regulació del contingut mínim de les proves d'aptitud psicofísica que han de superar els qui vulguin prestar els seus serveis en l'exercici de les activitats que integren el servei de manipulació de mercaderies.

Article 145. Excepcions a l'exigència de titulació.

1. Està exempt de l'exigència dels requisits de titulació a què es refereix l'article 144 d'aquesta Llei el personal del vaixell que realitzi a bord activitats incloses en el servei portuari de manipulació de mercaderies en les situacions i condicions permeses per aquesta Llei, sense perjudici de les qualificacions exigides per l'Administració marítima per al personal embarcat.

2. Tampoc són exigibles els requisits de titulació als treballadors que estiguin en els supòsits següents a l'entrada en vigor de l'Ordre ministerial d'exigència de titulacions que preveu l'article 144:

a) Els estibadors portuaris que tinguin o hagin tingut un contracte de treball amb les societats estatals d'estiba i desestiba o amb les agrupacions portuàries d'interès econòmic, incloent els que tinguin suspesa la relació laboral especial i prestin serveis en règim de relació laboral comuna en empreses titulars de llicències de prestació del servei portuari de manipulació de mercaderies.

b) Els estibadors a què es referia la disposició transitòria segona 2, tercer paràgraf, del Reial decret Llei 2/1986, que tinguin reconeguda aquesta situació.

c) Els treballadors que disposin d'un certificat de professionalitat d'acord amb el que estableix la disposició addicional setena de la Llei 10/1994.

d) Els que estiguin prestant serveis en tasques de càrrega, estiba, desestiba, descàrrega i transbord de mercaderies que hagin estat excloses del servei a l'empara de l'article 2 g) del Reial decret Llei 2/1986.

e) Els que puguin acreditar la possessió de carnet de conduir classe C1 i la realització de més de 100 jornades de treball en tasques de càrrega, estiba, desestiba, descàrrega i transbord de mercaderies, lliurament i recepció, dipòsit, remoció i trasllat en l'últim any natural anterior a la primera convocatòria de proves d'aptitud en cada autoritat portuària per a l'ingrés en la SAGEP després de l'entrada en vigor d'aquesta Llei.

CAPÍTOL IV

De la transformació de les agrupacions portuàries d'interès econòmic i de l'adaptació de les societats estatals d'estiba i desestiba

Article 146. Transformació de les agrupacions portuàries d'interès econòmic.

1. En el termini màxim de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, les assemblees de socis de les agrupacions portuàries d'interès econòmic constituïdes de conformitat amb la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis en els ports d'interès general, han d'acordar necessàriament la transformació de l'agrupació en una societat anònima de gestió dels estibadors portuaris (SAGEP) de les que regula el capítol 1 d'aquest títol.

2. La transformació s'ha de regir pel que disposa aquesta Llei i, en el que aquesta no prevegi, per la Llei 3/2009, de 3 d'abril, sobre modificacions estructurals de les societats mercantils.

3. La transformació no canvia la personalitat jurídica de la societat, que continua subsistint sota la nova forma, mantenint les seves relacions jurídiques i subrogant-se en els seus drets i obligacions.

Article 147. *Adaptació de les societats estatals d'estiba i desestiba.*

1. En el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, les juntes generals d'accionistes de les societats estatals d'estiba i desestiba que encara no s'hagin transformat en agrupacions portuàries d'interès econòmic, d'acord amb el que preveu la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis en els ports d'interès general, han d'acordar necessàriament la seva adaptació a les societats anònimes de gestió dels estibadors portuaris (SAGEP) de les que regula el capítol I d'aquest títol.

2. L'adaptació s'ha de regir pel que disposa aquesta Llei, i en el que aquesta no preveu, pel que disposa el capítol VI del Reial decret legislatiu 1564/1989, de 22 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de societats anònimes, considerant l'adaptació com un procés de modificació dels estatuts.

3. L'autoritat portuària i la resta d'accionistes que no tinguin l'obligació de pertànyer a la SAGEP s'han de separar de la societat en el termini màxim d'un mes a comptar de la publicació de l'acord d'adaptació en el "Butlletí Oficial del Registre Mercantil", i tenen dret al reemborsament del valor real de la seva participació en la forma previnguda a aquests efectes a l'article 147 de la Llei de societats anònimes per als casos de substitució de l'objecte social.

4. En cas que l'informe de l'auditor de comptes que determini el valor real de les accions de la societat estatal estableixi que el patrimoni net de la societat és negatiu, l'acord d'adaptació ha d'incloure la realització prèvia d'aportacions suficients per transformar el patrimoni net negatiu en positiu, així com el restabliment de l'equilibri entre el capital social i el patrimoni net de la societat.

Article 148. *Drets dels treballadors.*

1. Els treballadors que en el moment de prendre l'acord de transformació o adaptació pertanyin, respectivament, a les plantilles de les agrupacions portuàries d'interès econòmic o a les societats estatals d'estiba i desestiba, han de continuar integrats, amb els mateixos drets i obligacions anteriors a la transformació o adaptació, en les plantilles de les corresponents societats anònimes de gestió dels estibadors portuaris. Així mateix, els treballadors provinents de les agrupacions o de les societats estatals d'estiba i desestiba, contractats en relació laboral comuna pels titulars de llicències del servei de manipulació de mercaderies han de mantenir els seus drets de reprendre la relació laboral especial en la SAGEP.

2. Si, en el termini de dos anys des de l'adaptació de la Societat Estatal d'Estiba i Desestiba a SAGEP, l'empresari donés lloc a l'extinció del contracte de treball del personal no estibador que presti serveis amb una antiguitat mínima d'un any en l'esmentada societat estatal a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el treballador afectat té dret a percebre la indemnització legal que li correspongui o, a opció seva, ingressar com a personal laboral en l'autoritat portuària en l'àmbit de la qual operi la societat estatal, en les condicions existents en l'autoritat portuària, que han de ser coincidents amb la seva qualificació professional i amb el reconeixement de l'antiguitat que tingui acreditada. El treballador no pot exercir aquest dret d'opció quan l'extinció unilateral del contracte de treball sigui per acomiadament disciplinari declarat procedent o per les causes objectives que preveuen els paràgrafs a), b) o d) de l'article 52 de l'Estatut dels treballadors.

CAPÍTOL V

De la utilització dels serveis de la SAGEP per les empreses autoritzades a la realització d'activitats comercials de l'article 79.3.c) d'aquesta Llei

Article 149. *Sol·licitud d'oferta a la SAGEP.*

Les empreses que estiguin autoritzades per a la realització d'activitats comercials que no tenen la consideració de servei portuari de manipulació de mercaderies d'acord amb el que preveu l'article 79.3.c) d'aquesta Llei, han d'atendre les seves necessitats de personal per a aquests serveis mitjançant la utilització de personal de la SAGEP sempre que la seva oferta sigui igual o més avantatjosa en termes de qualitat i cost en el sector de l'estiba.»

Disposició addicional primera. Mencions.

1. Les mencions que a la Llei 27/1992, de 24 de novembre, i a la Llei 48/2003, de 26 de novembre es fan a «taxa per ocupació privativa del domini públic portuari», «taxa per aprofitament especial del domini públic en l'exercici d'activitats industrials, comercials i de serveis», «taxes per utilització especial de les instal·lacions portuàries», «serveis portuaris bàsics» «actiu fix net», «usos no portuaris», i «pla d'utilització d'espais portuaris», s'entenen fetes a «taxa d'ocupació», «taxa d'activitat», «taxa d'utilització», «serveis portuaris», «actiu no corrent net», «activitats realitzades en l'àmbit de la interacció port-ciutat» i «Delimitació d'espais i usos portuaris», respectivament.

En l'àmbit de la prestació de serveis portuaris, les mencions que a la Llei 27/1992, de 24 de novembre, es fan a «contracte» s'han d'entendre fetes a «licència».

2. Les referències que es facin en l'ordenament jurídic a les societats estatals d'estiba i desestiba i a les agrupacions portuàries d'interès econòmic s'entenen fetes a la SAGEP.

Així mateix, la regulació de la relació laboral especial a què es refereix l'article 2.1 h) del Reial decret legislatiu 1/1995, de 24 de març, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de l'Estatut dels treballadors, és la que conté l'article 142 de la present Llei.

Disposició addicional segona. Finançament i assistència.

1. Els organismes públics portuaris voluntàriament es poden prestar assistència entre si, posant uns els seus excedents de tresoreria a disposició d'altres que els necessitin. Ports de l'Estat ha de fixar en cada cas l'interès dels préstecs d'acord amb les condicions del mercat, i ha d'autoritzar singularment i amb caràcter previ cada operació, a fi que no suposi benefici econòmic o transferència de crèdit sense contraprestació, ni impliqui qualsevol altra mesura que dificulti o distorsioni la lliure competència entre els ports d'interès general. Aquestes operacions s'han de formalitzar mitjançant un Conveni de préstec financer, que ha de ser aprovat prèviament per Ports de l'Estat.

2. Excepcionalment, quan concorrin circumstàncies extraordinàries que impossibilitin, dificultin o no aconsellin que una autoritat portuària pugui cobrir necessitats financeres, degudes a causes sobrevingudes o a disfuncionalitats derivades de la gestió, acudint amb els seus propis mitjans al mercat de capitals, Ports de l'Estat a iniciativa pròpia pot intervenir, mitjançant qualsevol mitjà, en el finançament d'una autoritat portuària. La resolució ha de ser adoptada pel seu Consell Rector a iniciativa del seu president, establint la forma d'assistència que consideri més idònia i atenent les circumstàncies concretes de cada cas.

3. En el cas previst a l'apartat anterior, Ports de l'Estat, amb l'aprovació del seu Consell Rector, pot concedir crèdits o préstecs, condicionant el seu atorgament al compliment dels següents requisits:

a) La subscripció d'un Conveni de normalització financera, l'objecte del qual sigui definir les condicions del préstec, així com l'estratègia i les accions exigides per aconseguir l'estabilitat financera de l'autoritat portuària signant, establint per aquest motiu els mecanismes d'intervenció necessaris per assolir l'esmentat objectiu.

b) L'esmentat Conveni ha de preveure la creació d'una Comissió de Seguiment, composta per un representant de l'autoritat portuària, un de la Comunitat Autònoma en el territori de la qual es localitza l'autoritat portuària i tres de l'organisme públic Ports de l'Estat, amb la finalitat de supervisar el compliment del Conveni de normalització.

c) La Comissió de Seguiment està presidida per un dels representants de Ports de l'Estat, i assumeix totes les competències i funcions necessàries per garantir el compliment del Conveni de normalització.

d) Cap òrgan de l'autoritat portuària pot modificar el que disposa el Conveni de normalització, sense l'autorització prèvia del Consell Rector de Ports de l'Estat.

4. Quan els recursos siguin els que preveu l'article 2.1.d) i e) de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, es pot supeditar la seva concessió a les mateixes condicions establertes en l'apartat 3, a proposta de Ports de l'Estat, de l'òrgan competent de l'Estat o de l'Administració pública que gestioni l'assignació dels esmentats recursos. No obstant això, quan els recursos siguin els que preveu l'article 2.1.d) corresponents a aportacions rebudes del Fons de Compensació, el que disposa l'apartat 3 únicament és aplicable quan es destinin a cofinançar actuacions incloses en els numerals 2n i 5è de l'apartat 5.b) de l'article 4.

Disposició addicional tercera. *Compensació al transport marítim i aeri de mercaderies i productes agrícoles, plantes, flors, esqueixos i fruits comestibles en fresc originaris de les Illes Canàries o transformats en aquestes i de productes per a alimentació del bestiar procedents de la resta d'Espanya concedides fins al 31 de desembre de 2006.*

Les subvencions concedides en aplicació del règim vigent fins al 31 de desembre de 2006, per a la compensació dels costos del transport marítim i aeri de mercaderies i productes agrícoles, plantes, flors, esqueixos i fruits comestibles en fresc originaris de les Illes Canàries o transformats en aquestes i de productes per a alimentació del bestiar procedents de la resta d'Espanya, incloses en l'annex 1 del Tractat Constitutiu de la Comunitat Europea, poden cobrir el cost del noli i de les tarifes portuàries corresponents, sempre que s'hagi justificat fefaentment la despesa realitzada en els terminis i les condicions previstos en l'esmentat règim.

En cap cas es poden percebre, com a conseqüència d'aquesta disposició, imports superiors als ja obtinguts.

Disposició addicional quarta. *Règim jurídic i funcions del Consorci València 2007.*

Amb efectes des d'1 de gener de 2008, les referències al Consorci València 2009 que conté la disposició addicional setena de la Llei 41/2007, de 7 de desembre, per la qual es modifica la Llei 2/1981, de 25 de març, de regulació del mercat hipotecari i altres normes del sistema hipotecari financer, de regulació de les hipoteques inverses i l'assegurança de dependència i per la qual s'estableix determinada norma tributària, i en la disposició addicional trenta-unena de la Llei 51/2007, de 26 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2008, s'entenen efectuades al Consorci València 2007.

Disposició addicional cinquena. *Mesures de suport a l'esdeveniment «Sortida de la Volta al Món a Vela Alacant 2011».*

1. Règim fiscal de l'entitat organitzadora de la Volta al Món a Vela (Volvo Ocean Race) i dels equips participants.

a) Les persones jurídiques residents en territori espanyol constituïdes amb motiu de l'esdeveniment per l'entitat organitzadora de la Volta al Món a Vela o pels equips participants estan exemptes de l'impost sobre societats per les rendes obtingudes durant la celebració de l'esdeveniment i en la mesura que estiguin directament relacionades amb la seva participació en aquest.

El que estableix el paràgraf anterior s'aplica igualment als establiments permanents que l'entitat organitzadora de la Volta al Món a Vela o els equips participants constitueixin

a Espanya durant l'esdeveniment amb motiu de la seva celebració i en la mesura que estiguin directament relacionades amb la seva participació en aquest.

b) Les entitats sense fins lucratiu constituïdes amb motiu de l'esdeveniment per l'entitat organitzadora de la Volta al Món a Vela o pels equips participants tenen, durant la celebració de l'esdeveniment, la consideració d'entitats beneficiàries del mecenatge als efectes del que preveuen els articles 16 a 25, tots dos inclusivament, de la Llei 49/2002, de 23 de desembre, de règim fiscal de les entitats sense fins lucratiu i dels incentius fiscals al mecenatge.

2. Règim fiscal de les persones que prestin serveis a l'entitat organitzadora o als equips participants.

a) No es consideren obtingudes a Espanya les rendes que percebin les persones físiques que prestin els seus serveis a l'entitat organitzadora o als equips participants que no siguin residents a Espanya, obtingudes durant la celebració de l'esdeveniment i en la mesura que estiguin directament relacionades amb la seva participació en la «Sortida de la Volta al Món a Vela, Alacant».

b) Les persones físiques que adquireixin la condició de contribuents per l'impost sobre la renda de les persones físiques com a conseqüència del seu desplaçament a territori espanyol amb motiu d'aquest esdeveniment, poden optar per tributar per l'impost sobre la renda de no residents, en els termes i les condicions que preveu l'article 93 de la Llei 35/2006, de 28 de novembre, de l'impost sobre la renda de les persones físiques i de modificació parcial de les lleis dels impostos sobre societats, sobre la renda de no residents i sobre el patrimoni.

3. Règim duaner i tributari aplicable a les mercaderies que s'importin per afectar-les al desenvolupament i celebració de la Sortida de la Volta al Món a Vela, Alacant.

a) Amb caràcter general, el règim duaner aplicable a les mercaderies que s'importin per a la seva utilització en la celebració i el desenvolupament de la Sortida de la Volta al Món a Vela, Alacant, és el que resulti de les disposicions que conté el Codi Duaner Comunitari, aprovat pel Reglament (CEE) núm. 2913/92 del Consell, de 12 d'octubre de 1992, i altra normativa duanera aplicable.

b) Sense perjudici d'això i d'acord amb l'article 140 del Codi Duaner Comunitari i amb l'article 7 del Conveni relatiu a la importació temporal, fet a Istanbul el 26 de juny de 1990, les mercaderies a què es refereix el número 1 d'aquest apartat que es vinculin al règim duaner d'importació temporal poden romandre a l'empara de l'esmentat règim per un termini màxim de 48 mesos des de la seva vinculació al mateix, que, en tot cas, ha d'expirar, com a molt tard, el 30 de juny de l'any següent al de la finalització de la regata 2017-2018.

c) S'autoritza el Departament de duanes i impostos especials de l'Agència Estatal d'Administració Tributària perquè adopti les mesures necessàries per a l'execució del que disposa aquest apartat tres.

4. Impost especial sobre determinats mitjans de transport. L'obligació de matriculació a Espanya prevista en la disposició addicional primera de la Llei 38/1992, de 28 de desembre, d'impostos especials, no és exigible en relació amb les embarcacions i vaixells d'esbarjo o d'esports nàutics que s'utilitzin en el territori espanyol per l'entitat organitzadora de la Volta al Món a Vela (Volvo Ocean Race) o pels equips participants en aquesta en el desenvolupament de l'esmentat esdeveniment. No obstant això, una vegada finalitzat l'esdeveniment és exigible l'obligació de matriculació abans referida una vegada transcorregut el termini a què fa referència el primer paràgraf de la lletra d de l'apartat 1 de l'article 65 de l'esmentada Llei.

5. Règim fiscal del Consorci Alacant, Volta al Món a Vela. El Consorci Alacant, Volta al Món a Vela, és considerat entitat beneficiària del mecenatge als efectes previstos en els articles 16 a 25, tots dos inclusivament, de la Llei 49/2002, de 23 de desembre, de règim fiscal de les entitats sense fins lucratiu i dels incentius fiscals al mecenatge.

6. Taxes i preus públics. Amb efectes des de l'1 de gener de 2010 i fins a transcorreguts 12 mesos a partir de l'endemà a la finalització de la regata 2017-2018, el Consorci Alacant, Volta al Món a Vela, les entitats de dret privat creades per aquest per servir de suport als

seus fins, les entitats que tinguin els drets d'explotació, organització i direcció de la Volta al Món a Vela i les entitats que constitueixin els equips participants estan exempts de l'obligació de pagament de les següents taxes i tarifes, en relació amb les activitats de preparació, organització i celebració de l'esdeveniment:

I. Taxes estatals.

a) Taxes de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis dels ports d'interès general:

Taxa per ocupació privativa del domini públic portuari.

Taxa per utilització especial de les instal·lacions portuàries.

Taxa del vaixell.

Taxa de les embarcacions esportives i d'esbarjo.

Taxa del passatge.

Taxa de la mercaderia.

Taxa per l'aprofitament especial del domini públic en l'exercici d'activitats comercials, industrials i de serveis.

Taxa per serveis generals.

Taxa per servei de senyalització marítima.

b) Taxes de la Llei 22/1988, de 28 de juliol, de costes.

Cànon en relació amb l'ocupació o aprofitament del domini públic marítim terrestre estatal en virtut d'una concessió o autorització.

Taxes com a contraprestació d'activitats realitzades per l'Administració.

c) Taxa per utilització privativa o aprofitament especial de béns del domini públic estatal.

II. Tarifes per serveis de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis dels ports d'interès general.

Tarifa per serveis comercials prestats per les autoritats portuàries.

Tarifes per serveis portuaris bàsics.

Tarifa relativa al servei de recepció de residus generats per vaixells.

El Consorci Alacant, Volta al Món a Vela i les entitats de dret privat creades per aquest per servir de suport als seus fins tenen dret als beneficis en matèria d'honoraris i aranzels notariais i registrals previstos per a les administracions que l'integren.

7. Impost sobre successions i donacions.

No estan subjectes a l'impost sobre successions i donacions les adquisicions per causa de mort i les quantitats percebudes pels beneficiaris d'assegurances de vida, quan el drethavent o beneficiari hagi adquirit la residència a Espanya com a conseqüència del seu desplaçament a l'esmentat territori amb motiu de la celebració de la Sortida de la Volta al Món a Vela.

La no-subjecció regulada en el paràgraf anterior està vigent fins a transcorregut 1 mes a partir de l'endemà a la finalització de la regata 2017-2018 i es pot acreditar mitjançant certificació de l'organisme competent.

Disposició addicional sisena. *Aprovació dels plecs de prescripcions particulars dels serveis.*

En el termini màxim d'un any des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei s'han d'adaptar, si s'escau, els plecs vigents de prescripcions particulars dels serveis portuaris als continguts d'aquesta Llei. En cas que una autoritat portuària no tingués aprovats, en la data d'entrada en vigor de la Llei, els esmentats plecs, ha de tenir-los aprovats en l'esmentat termini.

Disposició transitòria primera. *Aplicació de les taxes d'utilització a les concessions atorgades amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta Llei.*

1. A partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el tràfic portuari que utilitzi instal·lacions en règim de concessió administrativa està subjecte al pagament a l'autoritat portuària de les taxes d'utilització regulades en aquesta Llei.

2. S'ha de respectar l'opció realitzada pels concessionaris de conformitat amb el que preveu la disposició transitòria tercera de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, sense perjudici de l'aplicació de les noves quotes previstes en aquesta Llei. A més en el supòsit que s'hagi optat per l'aplicació de les quotes previstes per a instal·lacions sense concessió amb les bonificacions previstes en el seu títol concessional, no és possible l'aplicació de la bonificació per incentivar el creixement i fidelitzar els tràfics de mercaderies i els serveis marítims a un determinat tipus de tràfic, que preveu l'article 19.3 de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, en la redacció que en fa la present Llei.

Disposició transitòria segona. *Llicències de prestació de serveis portuaris bàsics.*

1. Les empreses que a l'entrada en vigor d'aquesta Llei siguin titulars de llicències de prestació de serveis portuaris bàsics, han d'accedir directament a la corresponent llicència del servei portuari atorgada per l'autoritat portuària.

2. Els titulars de les llicències atorgades amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta Llei s'han d'adequar als nous plecs de prescripcions particulars del servei que, si s'escau, s'aprovin d'acord amb el que preveuen els articles 62 i 66.2 de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis en els ports d'interès general, modificats de conformitat amb el que preveu l'article segon de la present Llei, i en la disposició addicional sisena d'aquesta Llei.

En qualsevol cas s'ha d'aplicar la taxa d'activitat, amb les adaptacions que siguin procedents d'acord amb el que estableix aquesta Llei.

3. En cas que el nombre de prestadors del servei estigui limitat per l'autoritat portuària o aquesta el limiti, el titular d'una llicència de prestació de servei portuari bàsic ha d'accedir directament a l'obtenció d'una de les llicències per a la prestació del servei portuari durant el temps de vigència que resti al seu títol habilitador, que no pot excedir del que preveu l'article 61 d'aquesta Llei, llevat quan es produeixi el que disposa l'article 68.1.c) que és procedent l'extinció de la llicència.

Disposició transitòria tercera. *Manipulació de mitjans mecànics de les autoritats portuàries.*

Amb caràcter excepcional, es poden mantenir les tasques de manipulació de mitjans mecànics propietat de les autoritats portuàries que fessin els estibadors portuaris a l'entrada en vigor de la Llei, si així ho acorda l'autoritat portuària, mentre s'ultima el procés d'alienació d'aquells o siguin retirats del servei.

Disposició transitòria quarta. *Règim transitori aplicable als plans d'utilització dels espais portuaris i als plans directors.*

1. Els plans d'utilització dels espais portuaris aprovats amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta Llei mantenen la seva vigència i tenen tots els efectes previstos en la present Llei per a l'Ordre ministerial de delimitació dels espais i usos portuaris. No obstant això, quan es procedeixi a la seva primera modificació després de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, els plans s'han d'adaptar al que disposen els articles 96 i 97 de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, en la redacció que en fa la present Llei en els apartats 6 i 7 de l'article tercer.

2. Els plans d'utilització dels espais portuaris que, a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, estiguin en tramitació han d'ajustar el seu contingut al que preveu l'article 96 i 97 de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, en la seva redacció original.

3. Els plans directors d'infraestructures del port que estiguin aprovats amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta Llei han de mantenir la seva vigència. Així mateix, els plans directors que, a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, estiguin en tramitació, han d'ajustar el seu contingut al que preveu l'article 38 de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, en la seva redacció original.

Disposició transitòria cinquena. *Plecs reguladors dels serveis portuaris bàsics.*

Els plecs reguladors dels serveis portuaris bàsics, que estiguin vigents a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, mantenen la seva vigència, mentre no siguin incompatibles amb la nova regulació dels serveis portuaris, fins a l'aprovació dels plecs de prescripcions particulars que preveu l'article 62 de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, en la redacció que en fa aquesta Llei o fins a l'adaptació als continguts d'aquesta dels plecs de prescripcions particulars vigents, d'acord amb el que disposa la disposició addicional sisena d'aquesta Llei.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

1. Queden derogades les disposicions següents:

Les disposicions addicionals cinquena, sisena, setena i vintena; i la disposició transitòria novena de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis en els ports d'interès general, així com totes les disposicions que s'oposin al que disposa aquesta Llei.

L'article 108 de la Llei 62/2003, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i d'ordre social.

L'article 47; les lletres d) i e) de l'apartat 4 de l'article 114; la lletra e) de l'apartat 2 de l'article 116 i les lletres a), b) i c) de l'apartat 3 de l'article 116 de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant.

El Reial decret llei 2/1986, de 23 de maig, sobre el servei públic d'estiba i desestiba de vaixells.

La disposició addicional trenta-quatre de la Llei 55/1999, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.

2. Així mateix, queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que estableix aquesta Llei.

Disposició final primera. *Fonament constitucional.*

Aquesta Llei es dicta a l'empara de les competències que corresponen a l'Estat en matèria laboral, d'Hisenda de l'Estat i de ports d'interès general, de conformitat amb el que disposen els articles 149.1.7a, 149.1.14a i 149.1.20a de la Constitució.

Disposició final segona. *Modificació de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant.*

1. Es modifica l'apartat 1 de l'article 7, que té la redacció següent:

«1. Són zones en les quals Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, a més de les aigües interiors marítimes, el mar territorial, la zona contigua i la zona econòmica exclusiva.

Són aigües interiors marítimes espanyoles, als efectes d'aquesta Llei, les situades a l'interior de les línies de base del mar territorial. Les aigües interiors marítimes inclouen les dels ports marítics i qualssevol altres comunicades permanentment amb el mar fins on es faci sensible l'efecte de les mareas, així com els trams navegables dels rius fins on hi hagi ports d'interès general.

És mar territorial el que s'estén fins a una distància de dotze milles nàutiques comptades a partir de les línies de base des de les quals es mesura la seva amplada.

És zona contigua la que s'estén des del límit exterior del mar territorial fins a les vint-i-quatre milles nàutiques comptades des de les línies de base a partir de les quals es mesura l'amplada del mar territorial.

És zona econòmica exclusiva la que s'estén des del límit exterior del mar territorial fins a una distància de dues-centes milles nàutiques comptades a partir de les línies de base des de les quals es mesura l'amplada d'aquell.»

2. Es modifica l'apartat 4 de l'article 8, que té la redacció següent:

«4. S'entén per plataforma fixa tot artefacte o instal·lació susceptible de realitzar operacions d'exploració o explotació de recursos marítics o de destinar-se a qualssevol altra activitat, emplaçades sobre el llit de la mar, ancorat o recolzat en aquest.

Se n'exceptuen les instal·lacions com són els oleoductes, gasoductes, cables submarins, emissaris submarins, i qualsevol altre tipus de canonades o instal·lacions de caràcter industrial o de sanejament.»
3. Es modifica l'apartat 1 de l'article 18. Consideració urbanística dels ports, que té la redacció següent:

«1. Per articular la necessària coordinació entre les administracions amb competència concurrent sobre l'espai portuari, els plans generals i altres instruments generals d'ordenació urbanística han de qualificar la zona de servei dels ports estatals, així com el domini públic portuari afecte al servei de senyalització marítima, com a sistema general portuari i no poden incloure determinacions que suposin una interferència o pertorbació en l'exercici de les competències d'explotació portuària i de senyalització marítima, i es requereix un informe previ vinculant de Ports de l'Estat, previ dictamen de la Comissió de Fars, en els casos en els quals es pugui veure afectat el servei de senyalització marítima per actuacions fora dels espais abans esmentats, quan en les seves proximitats hi hagi alguna instal·lació d'ajudes a la navegació marítima.»
4. Es modifica l'apartat 1 de l'article 21, amb la redacció següent:

«1. La realització de noves obres d'infraestructura i l'ampliació dels ports estatals existents, exigeix la redacció i l'aprovació del corresponent projecte i estudis complementaris per l'autoritat portuària competent o, si s'escau, per Ports de l'Estat.

Els esmentats projectes s'han de sotmetre al procediment d'avaluació d'impacte ambiental quan això sigui exigible en aplicació de la legislació específica. L'Administració competent en matèria de pesca ha d'emetre un informe previ a l'aprovació d'obres noves o de modificació de les existents, quan aquestes suposin la construcció de nous dics o esculleres fora de la zona interior de les aigües del port.

Per a l'execució d'aquestes noves obres d'infraestructura portuària o d'ampliació dels ports existents no és necessari que les esmentades obres estiguin previstes la delimitació d'espais i usos portuaris, ni en el pla especial, sempre que es realitzin dins de la zona de servei del port de què es tracti, estiguin incloses en el corresponent pla d'empresa i, quan sigui procedent, en el pla director d'infraestructures. En aquests casos s'ha de donar audiència a l'autoritat autonòmica competent en matèria d'ordenació del territori.»
5. Es modifiquen les lletres d) i n) de l'apartat 1 de l'article 26, que té la redacció següent:

«d) Emetre informe vinculant sobre els projectes que presentin característiques singulars des del punt de vista tècnic o econòmic, amb caràcter previ a la seva aprovació per les autoritats portuàries. En tot cas, és procedent l'emissió d'informe vinculant sobre els projectes d'obres el pressupost de les quals excedeixi els 3.000.000 d'euros o que estiguin finançats amb fons procedents de la Unió Europea o d'altres organismes internacionals».

«n) Coordinar i supervisar les actuacions dels diferents òrgans de l'Administració General de l'Estat amb competències en matèria d'intermodalitat, logística i transport, que es refereixin als ports d'interès general. En particular, Ports de l'Estat ha de

participar, establir i tramitar els convenis de connexió entre les autoritats portuàries i ADIF, perquè els aprovi el Ministeri de Foment, i n'ha de coordinar l'aplicació i el seguiment».

6. El paràgraf a) de l'article 36 té el contingut següent:

«La prestació dels serveis generals, així com la gestió i el control dels serveis portuaris per aconseguir que es duiguin a terme en condicions òptimes d'eficàcia, economia, productivitat i seguretat, sense perjudici de la competència d'altres organismes.»

7. S'afegeix un nou paràgraf h) a l'article 36, que té el contingut següent:

«h) L'ordenació i la coordinació del tràfic portuari, tant marítim com terrestre.»

8. Es modifiquen els paràgrafs b), e), j), l) i q) de l'apartat 1 de l'article 37, amb la redacció següent:

«b) Gestionar els serveis comuns i els de senyalització marítima, autoritzar i controlar els serveis portuaris i les operacions i activitats que requereixin la seva autorització o concessió.»

«e) Redactar i formular els plans especials d'ordenació de la zona de servei del port, en desenvolupament del planejament general urbanístic.»

«j) Controlar en l'àmbit portuari el compliment de la normativa que afecti l'admissió, manipulació i emmagatzematge de mercaderies perilloses, de la mateixa manera que els sistemes de seguretat i de protecció davant accions terroristes i antisocials, contra incendis i de prevenció i control d'emergències en els termes establerts per la Normativa sobre protecció civil, sense perjudici de les competències que corresponguin a altres òrgans de les administracions públiques, així com col·laborar amb les administracions competents sobre protecció civil, prevenció i extinció d'incendis, salvament i lluita contra la contaminació.»

«l) Atorgar les concessions i autoritzacions, i elaborar i mantenir actualitzats els censos i registres d'usos del domini públic portuari. Així com atorgar les llicències de prestació de serveis portuaris a la zona de servei del port.»

«q) Autoritzar la participació de l'autoritat portuària en societats, i l'adquisició i alienació de les seves accions, quan el conjunt de compromisos contrets no superi l'1 per 100 de l'actiu no corrent net de l'autoritat portuària i sempre que aquestes operacions no impliquin l'adquisició o pèrdua de la posició majoritària.

L'acord del Consell d'Administració ha de comptar amb els vots favorables de la majoria dels representants de l'Administració General de l'Estat presents o representats i, en tot cas, és necessari el vot favorable del representant de Ports de l'Estat.»

9. S'afegeixen nous paràgrafs s), t), u) i v) a l'apartat 1 de l'article 37, que tenen el següent contingut:

«s) La instal·lació i el manteniment de la senyalització, abalisament i altres ajudes a la navegació que serveixin d'aproximació i accés del vaixell al port o ports que gestionin, així com l'abalisament interior de les zones comunes. S'exclou d'aquest servei la instal·lació i el manteniment de la senyalització, abalisament i altres ajudes a la navegació de les instal·lacions atorgades en concessió o autorització, incloses les destinades a cultius marins i emissaris submarins, o d'altres instal·lacions ubicades en el medi marí susceptibles de poder representar un obstacle a la navegació, que han de ser realitzats pel titular o responsable d'aquestes.»

«t) Promoure que les infraestructures i serveis portuaris responguin a una adequada intermodalitat marítimoterrestre, per mitjà d'una xarxa viària i ferroviària eficient i segura, connectada adequadament amb la resta del sistema de transport i amb els nodes logístics que puguin ser considerats d'interès general.»

«u) Administrar les infraestructures ferroviàries de la seva titularitat, afavorint una adequada intermodalitat marítimoferroviària.»

«v) Demanar la informació relativa als serveis que es prestin i a les activitats que es duguin a terme a la zona de servei dels ports que gestionin.»

10. Es modifiquen les lletres b) i c) de l'apartat 1 i els apartats 2 i 3 de l'article 40 en el següent sentit:

«1. El Consell d'Administració...

b) Un membre nat, que és el capità marítim.

c) Un nombre de vocals comprès entre 10 i 13 excepte per a les Illes Canàries i les Balears cas en què pot arribar a 16 vocals, a establir per les comunitats autònomes o per les ciutats de Ceuta i Melilla, i designats per aquestes.

2. La designació per les comunitats autònomes o les ciutats de Ceuta i Melilla dels vocals referits en la lletra c) de l'apartat anterior ha de respectar els criteris següents:

L'Administració General de l'Estat ha d'estar representada, a més de pel capità marítim, per tres d'aquests vocals, dels quals un ha de ser un advocat de l'Estat i un altre de l'ens públic Ports de l'Estat.

La Comunitat Autònoma ha d'estar representada, a més de pel president, per quatre vocals.

En el cas de les Illes Canàries cada Cabildo ha de tenir un representant i en el de les Balears cada Consell ha de tenir un representant.

Els municipis en el terme dels quals està localitzada la zona de servei del port han de tenir una representació del 33 per 100 de la resta dels membres del Consell. Quan siguin diversos els municipis afectats, la representació correspon en primer lloc a aquell o aquells que donin nom al port o als ports administrats per l'autoritat portuària, i posteriorment als altres en proporció a la superfície del terme municipal afectada per la zona de servei.

El 66 per cent de la resta dels membres del Consell s'han de designar en representació de les cambres de Comerç, Indústria i Navegació, organitzacions empresarials i sindicals i sectors econòmics rellevants en l'àmbit portuari.

La designació dels vocals s'ha de fer necessàriament a proposta de les administracions públiques i entitats i organismes representats en el Consell d'Administració. En el cas de l'Administració General de l'Estat, l'esmentada proposta l'ha de fer el president de l'ens públic Ports de l'Estat.

Els nomenaments dels vocals del Consell d'Administració a què es refereix la lletra c), han de tenir una durada de quatre anys, i ha de ser renovable, sense perjudici del que estableix l'apartat següent.

La separació dels vocals del Consell l'ha d'acordar l'òrgan competent de la Comunitat Autònoma, a proposta de les organitzacions, organismes i entitats a què aquells representin.

3. El Consell ha de designar a proposta del president un secretari que, si no fos membre d'aquell, ha d'assistir a les seves reunions amb veu però sense vot. També forma part del Consell, amb veu però sense vot, el director.»

11. Es modifica l'apartat 5.i) de l'article 40, que té la redacció següent:

«i) Aprovar els projectes que suposin l'ocupació de béns i adquisició de drets a què es refereix l'article 22 de la present Llei, sense perjudici de l'aprovació tècnica d'aquests per tècnic competent.»

12. Es modifica l'apartat 1 de l'article 41, que té la redacció següent:

Article 41. (...)

«1. El president de l'autoritat portuària l'ha de designar i separar l'òrgan competent de la Comunitat Autònoma o de les ciutats de Ceuta i Melilla entre

persones de reconeguda competència professional i idoneïtat. La designació o separació, una vegada hagi estat comunicada al ministre de Foment, s'ha de publicar en el corresponent diari oficial i en el "Butlletí Oficial de l'Estat".

El president pot simultaniejar el seu càrrec amb el de president o vocal del Consell d'Administració de les societats participades per l'autoritat portuària que presideix, amb els requisits i les limitacions retributives que deriven de l'aplicació de la legislació sobre incompatibilitats.»

13. L'article 43 té la redacció següent:

«Article 43. *Director.*

1. El director l'ha de nomenar i separar per majoria absoluta el Consell d'Administració, a proposta del president, entre persones amb titulació superior, reconegut prestigi professional i experiència de, almenys, cinc anys en tècniques i gestió portuària.

2. Corresponen al director les funcions següents:

a) La direcció i gestió ordinària de l'entitat i dels seus serveis, d'acord amb les directrius generals que rebí dels òrgans de govern de l'autoritat portuària, així com l'elevació al president de la proposta de l'estructura orgànica de l'entitat.

b) La incoació i tramitació dels expedients administratius, quan no estigui atribuït expressament a un altre òrgan, així com l'emissió preceptiva d'informe sobre les autoritzacions i concessions, elaborant els estudis i informes tècnics sobre els projectes i propostes d'activitats que serveixin de base a aquestes.

c) L'elaboració i la submissió al president per a la seva consideració i decisió dels objectius de gestió i criteris d'actuació de l'entitat, dels avantprojectes de pressupostos, programa d'actuacions, inversió, finançament i comptes anuals, així com de les necessitats de personal de l'entitat.»

14. L'apartat 2 de l'article 76 té la redacció següent:

«2. Estan facultats per obtenir el registre i l'abanderament de vaixells civils les persones físiques o jurídiques residents o domiciliades a Espanya o altres estats pertanyents a l'Espai Econòmic Europeu sempre que, en aquest últim supòsit, designin un representant a Espanya.

Si els vaixells als quals es refereix el paràgraf anterior estan dedicats a la navegació d'esbarjo o esportiva sense finalitat mercantil, no és necessari el requisit de residència, i és suficient la designació d'un representant a Espanya.

Per navegació d'esbarjo o esportiva, s'entén la navegació l'objecte exclusiu de la qual sigui l'esbarjo, la pràctica de l'esport sense propòsit lucratiu o la pesca no professional, pel seu propietari o per altres persones que puguin fer-la servir, mitjançant arrendament, contracte de passatge, cessió o per qualsevol altre títol, sempre que en aquests casos el vaixell o l'embarcació no sigui utilitzat per més de 12 persones, sense comptar amb la seva tripulació.»

15. L'apartat 4 de l'article 76 té la redacció següent:

«4. Els vaixells de pavelló espanyol que estiguin subjectes a inspecció per l'Estat rector del Port, poden causar baixa en el Registre de vaixells i empreses navilieres o, si s'escau, en el Registre especial de vaixells i empreses navilieres, amb la instrucció prèvia d'expedient a l'efecte, en els supòsits de vaixells que comptin amb tres detencions en ferm en els últims trenta-sis mesos o que tinguin 18 anys o més i que disposin de dues detencions en ferm, així mateix, en els últims trenta-sis mesos.

Els mateixos requisits s'han d'aplicar per denegar l'abanderament a Espanya de vaixells procedents d'altres registres.»

16. S'afegeix un apartat 5 a l'article 76, que té la redacció següent:
 - «5. Les condicions de tot tipus que hagin de ser emplenades amb caràcter previ a la concessió de l'abanderament, així com l'establiment d'altres supòsits d'alta i baixa en tals registres, s'han d'establir per reglament.»
17. L'apartat 2 de l'article 86 té la redacció següent:
 - «2. Les relatives al salvament de la vida humana al mar, així com la neteja de les aigües marítimes i la lluita contra la contaminació del medi marí, en zones en les quals Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, incloses les aigües de les zones de servei dels ports, adoptant les mesures que puguin ser necessàries i en particular les assenyalades en la lletra d) de l'article 118.2 de la present Llei i en els termes que li atribueixin els plans i programes que preveu l'article 87, sense perjudici de les competències atribuïdes a les comunitats autònomes en els casos d'abocaments procedents de terra.»
18. Es modifica el paràgraf primer de l'article 88.1, que té la redacció següent:
 - «1. En els ports, o grups de ports, en els quals es dugui a terme un determinat nivell d'activitats de navegació o ho requereixin les condicions de tràfic, seguretat o protecció marítima, hi ha d'haver una capitania marítima. Per reglament, s'estableixen els requisits mínims que responguin als criteris enunciats així com el procediment per a la creació d'aquests òrgans perifèrics.»
19. Es modifica el paràgraf introductori de l'article 88.3, que té la redacció següent:
 - «3. El capità marítim, sense perjudici de les instruccions emanades de la Direcció General de la Marina Mercant, exerceix la direcció, l'organització i el control de tots els serveis de la Capitania Marítima, així com, entre altres, les següents funcions:»
20. S'addicionen al final de l'article 88.3.b) dos nous paràgrafs que tenen la redacció següent:
 - «Així mateix, el capità marítim pot autoritzar el fondeig dels vaixells en aquelles aigües que no siguin considerades zona de servei dels ports.
 - Igualment, el capità marítim pot designar zones prohibides a la navegació per motius de seguretat i protecció marítima, seguretat de la navegació, prevenció i lluita contra la contaminació marina o altres causes degudament justificades.»
21. Es modifica l'article 88.3.f), que té la redacció següent:
 - «f) La direcció i el control organitzatiu de la funció inspectora dels vaixells civils espanyols, dels quals estiguin en construcció a Espanya, dels estrangers en casos autoritzats pels acords internacionals i de les mercaderies a bord d'aquests, especialment de les classificades internacionalment com a perilloses, així com dels mitjans d'estiba i desestiba en els aspectes relacionats amb la seguretat marítima.»
22. L'apartat 3.g) de l'article 88 queda de la manera següent:
 - «3. El capità marítim exerceix, entre d'altres, les funcions següents:
 - g) I, en general, totes les funcions relatives a la navegació, seguretat marítima, salvament marítim i lluita contra la contaminació del medi marí en aigües situades en zones en les quals Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, en les quals queden incloses les aigües de les zones de servei dels ports.»
23. Se substitueix l'únic paràgraf de l'article 90 pels següents, i es numera com a apartat 1 de l'article 90:
 - «1. Constitueix l'objecte de la Societat de Salvament i Seguretat Marítima la prestació dels serveis públics de salvament de la vida humana al mar, i de la

prevenció i lluita contra la contaminació del medi marí, la prestació dels serveis de seguiment i ajuda al tràfic marítim, de seguretat marítima i de la navegació, de remolc i assistència a vaixells, així com la dels complementaris dels anteriors.

Tot això en l'àmbit de les competències de l'Administració marítima, sense perjudici de la prestació dels serveis d'ordenació i coordinació de tràfic portuari.»

24. S'addicionen dos nous paràgrafs a l'article 90, que tenen la redacció següent:

«Article 90. *Objecte de la societat estatal.*

2. L'Administració marítima pot delegar en la Societat de Salvament i Seguretat Marítima activitats de formació, docència, assajos i homologació en l'àmbit de la marina mercant, així com qualsevol altre servei o activitat en el marc de la legislació vigent.

3. Quan la societat presti els seus serveis per ordre de l'Administració marítima, està facultada per exercir les accions legals necessàries per reclamar les despeses dimanants de la prestació dels esmentats serveis.»

25. S'afegeix un nou apartat 4 a l'article 90, que té la redacció següent:

«4. En el supòsit que l'autoritat marítima encomani a la societat de salvament i seguretat marítima l'adopció de mesures preventives tendents a evitar o minimitzar la contaminació, així com la realització d'operacions de neteja una vegada produïda aquesta, o qualsevol altre servei derivat d'un accident o incident marítim, la societat està facultada per reclamar els costos i despeses ocasionades per tals mesures i operacions directament de qui els hagi ocasionat, sobre la base de la documentació justificativa corresponent. També pot exercir les accions legals necessàries per reclamar les despeses dimanants de l'execució de les esmentades mesures i operacions.

De la mateixa manera, si l'Administració marítima exigís un aval per fer front a les despeses ocasionades per la neteja d'una contaminació o per qualsevol altre accident o incident marítim, l'esmentat aval es pot estendre a favor de la Societat de Salvament i Seguretat Marítima que pot executar-lo per satisfer les despeses en què hagin incorregut, tant la pròpia societat com tercers intervinents en la resolució de la contaminació, accident o incident marítim.»

26. L'article 104 té la redacció següent:

«1. La responsabilitat civil en la qual puguin incórrer els pràctics o les autoritats portuàries en la gestió del servei de practicatge no pot superar, en cas de sinistre, la quantia de vint euros per unitat d'arqueig brut del vaixell per al qual presten el servei, amb un límit màxim d'un milió d'euros. Aquest import s'ha d'actualitzar anualment en la mateixa proporció que la variació interanual experimentada per l'índex general de preus de consum per al conjunt nacional total (IPC) en el mes d'octubre.

A aquest efecte, s'entén per arqueig brut el definit en els convenis internacionals subscrits per Espanya i en les normes reglamentàries nacionals que siguin aplicables.»

27. Es modifiquen els apartats 1 i 4 de l'article 106, que tenen la redacció següent:

«1. L'organisme públic Ports de l'Estat ha d'elaborar, amb audiència de les autoritats portuàries i informes de la Direcció General de la Marina Mercant i del Ministeri de l'Interior, el Reglament d'explotació i policia dels ports que regula el funcionament dels diferents serveis i operacions. El Reglament ha d'incloure com a annex un model d'ordenances portuàries. Correspon al Ministeri de Foment l'aprovació del Reglament general i del model d'ordenances portuàries.

L'informe de la Direcció General de la Marina Mercant és vinculant atès que es refereix a la seguretat dels vaixells i de la navegació, el salvament marítim i la contaminació produïda des de vaixells, plataformes fixes o altres instal·lacions

ubicades en les aigües situades en zones en les quals Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció. L'informe del Ministeri de l'Interior és vinculant respecte de l'àmbit de competències de l'esmentat Ministeri.»

«4. Tant el Reglament d'exploració i policia com les ordenances de cada port s'han de publicar, una vegada aprovades, en el "Butlletí Oficial de l'Estat"».

28. Es modifica l'article 107, que té la redacció següent:

«Article 107. *Enfonsament de vaixells.*

1. L'autoritat portuària, amb l'informe previ de la Capitania Marítima, quan un vaixell presenti perill d'enfonsament en el port o constitueixi un risc greu, ja sigui pel vaixell mateix o per la càrrega transportada, que pugui perjudicar l'activitat portuària o suposar un perill notori per a les persones, o per als béns o per al medi ambient, ha de requerir el navilier, armador o consignatari perquè l'esmentat vaixell abandoni el port, repari el vaixell o adopti les mesures procedents en el termini fixat a l'efecte. Si aquests no ho fan, l'autoritat portuària, respecte del vaixell i la seva càrrega, pot traslladar-lo o procedir a la seva descàrrega, venda en pública subhasta, o al seu enfonsament d'acord amb la normativa vigent, a costa d'aquells, en un lloc on no perjudiqui l'activitat portuària, la navegació o la pesca i no constitueixi un risc greu per a les persones o per als béns o per al medi ambient marí. A aquest últim efecte, s'ha de sol·licitar informe de l'Administració pesquera i de Medi Ambient que s'ha d'entendre positiu si no s'emet en el termini de quinze dies o en el que fixi l'autoritat portuària, per raons d'urgència davant l'amenaça d'enfonsament.

2. En els supòsits d'enfonsament de vaixells en les aigües d'un port que, ja sigui pel vaixell mateix o per la càrrega transportada, afecti l'activitat portuària o constitueixin un risc greu per a les persones o per als béns o per al medi ambient, l'autoritat portuària ha de requerir els seus propietaris, naviliers, armadors, consignataris o les companyies asseguradores perquè procedeixin a la seva remoció i ha d'assenyalar on han de situar la seva càrrega, combustible, les seves restes o el vaixell una vegada reflatat, dins el termini que a l'efecte determini, així com les garanties o mesures de seguretat a prendre per evitar un nou enfonsament.

Les autoritats portuàries, per raons d'urgència, inclusivament abans d'iniciat el termini fixat, poden exigir que s'adoptin mesures o adoptar-les a costa dels obligats, com ara senyalització, il·luminació o qualsevol altra que es consideri apropiada, amb l'objecte de disminuir el perill real o potencial o evitar-lo.

Si incomplen les ordres o acords de l'autoritat portuària, aquesta pot utilitzar per a la remoció del vaixell enfonsat, del seu combustible o de la càrrega que estigui a bord, o n'hagi caigut, els mitjans d'execució forçosa previstos en l'ordenament jurídic, i en tot cas, el propietari o navilier queda obligat a sufragar les despeses ocasionades.

Si aquest no abona en el termini establert les quantitats meritades per la remoció, l'autoritat portuària pot procedir a l'alienació de les restes del vaixell, deduït de l'import obtingut les despeses ocasionades. Si no és suficient, la diferència s'ha d'exigir per via de constrenyiment.

Per remoció, als efectes d'aquesta Llei, s'ha d'entendre la posada en flotació, la retirada, trasllat, desballestament o destrucció deliberada de vaixells naufragats, de la seva càrrega i el seu combustible, inclòs tot el que estigui o hagi estat a bord de tal vaixell o de qualssevol altres béns enfonsats amb la finalitat d'evitar un perill o un inconvenient per a la navegació, per als recursos naturals o per al medi ambient marí.

3. Si el perill d'enfonsament, l'enfonsament o el naufragi del vaixell té lloc fora de les aigües portuàries i en aigües marítimes situades en zones en les quals Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, el capità marítim és competent per exercir les accions a què es refereix el present article. Així mateix, el capità marítim ha d'emetre informe en tots els supòsits en els quals el perill

d'enfonsament o l'enfonsament del vaixell puguin produir episodis de contaminació marítima o es pugui veure afectada la seguretat en la navegació.

Als efectes de la protecció del crèdit administratiu, les quantitats meritades a favor de l'autoritat portuària o de l'administració marítima per la remoció o qualsevol altra actuació derivada del que estableixen els apartats anteriors d'aquest article, tenen la consideració de crèdit privilegiat en els termes que preveu l'article 580.3r del Codi de comerç.

4. Quan en ocasió d'un procediment judicial o administratiu s'hagi acordat la retenció, conservació o dipòsit d'un vaixell a la zona de servei d'un port, l'autoritat portuària corresponent pot instar de l'autoritat judicial l'enfonsament del vaixell o la seva alienació en pública subhasta, quan l'estada del vaixell en el port produeixi un perill real o potencial a les persones o als béns o causa una pèrdua greu en l'explotació del port.

L'autoritat judicial ha d'acordar l'enfonsament o la venda de conformitat amb el procediment legalment previst en cada cas, llevat que consideri imprescindible la seva conservació per als fins de la instrucció del procediment i pel temps estrictament necessari.

Igualment s'ha de procedir a la venda en pública subhasta en els casos en què per la previsible durada del procés judicial hi hagi risc d'una notable depreciació del vaixell, i s'ha de dipositar el producte de la venda a resultes del procediment.

5. En tots els supòsits d'embargament o retenció judicial o administrativa de vaixells, com a mesura per garantir l'activitat portuària, l'autoritat portuària ha de determinar o modificar la ubicació del vaixell en el port, i n'ha de donar compte, en tot cas, a l'autoritat que decreti l'embargament o retenció.

6. De conformitat amb la reserva formulada pel Regne d'Espanya en l'Instrument d'Adhesió al Protocol de 1996, que esmena el Conveni sobre limitació de la responsabilitat nascuda de reclamacions de Dret Marítim, 1976, fet a Londres el 2 de maig de 1996, els propietaris dels vaixells o els naviliers no tenen dret a limitar la seva responsabilitat per les reclamacions derivades de la posada en flotació, remoció, destrucció o eliminació dels perills derivats d'un vaixell enfonsat, naufragat, encallat o abandonat.

Tampoc poden limitar la seva responsabilitat en relació amb la càrrega transportada com tampoc per qualsevol bé que estigui o hagi estat a bord del vaixell en relació amb les actuacions descrites en el paràgraf anterior.

Això s'entén sense perjudici del que estableixen els convenis internacionals que regulen la responsabilitat civil dels propietaris dels vaixells, sempre que estiguin en vigor a Espanya.

7. No es pot promoure contra les empreses encarregades de l'extracció o remoció, els seus empleats o els seus agents, cap reclamació d'indemnització de danys per contaminació produïts pel combustible del vaixell o per la mercaderia descarregada, que s'ocasionin en la realització d'aquests treballs, ja siguin per acció o omissió, llevat que hagin actuat amb intenció de causar els esmentats danys o bé temeràriament, tot i saber que probablement es produïrien tals danys.»

29. La lletra c) de l'apartat 1 de l'article 115 queda redactat de la forma següent:

«c) L'incompliment de la normativa establerta per a les operacions d'estiba o desestiba en la seva legislació específica, així com l'incompliment de l'obligació legal o si s'escau del compromís, relatiu a la contractació de determinat percentatge de treballadors en règim laboral comú.»

30. Es modifica el paràgraf introductori de l'article 115.2, que té la redacció següent:

«2. Infraccions contra la seguretat i protecció marítimes.»

31. Es modifica l'article 115.2.h), que té la redacció següent:

«h) Traspassar els capitans, patrons o un altre personal marítim els límits d'atribucions que corresponguin a la titulació professional o d'esbarjo que posseeixin, o contractar o

permetre exercir les funcions de capità, patró o oficial encarregat de la guàrdia durant la navegació, als qui no estiguin en possessió de titulació suficient que legalment els habiliti per fer-ho, així com exercir sense la referida titulació tals funcions.»

32. Es modifica l'article 115.2.k), que té la redacció següent:

«k) L'incompliment pels naviliers, capitans i patrons de les normes sobre reconeixements i certificats del vaixell i dels seus elements, així com la negativa o obstrucció a ser inspeccionat i a col·laborar amb la inspecció quan siguin requerits.»

33. Es modifica l'article 115.2.l), que té la redacció següent:

«l) La navegació, llevat de causa de força major, realitzada per qualsevol classe de vaixell, embarcació o artefacte destinat a usos de transport, pesca o d'esbarjo fora dels canals abalisats d'accés a la costa, a les zones marcades com a reservades al bany i degudament abalisades, així com la navegació en la franja de mar contigua a la costa d'una amplada de dos-cents metres a les platges i cinquanta metres a la resta de la costa, excedint el límit de velocitat que marquin les disposicions vigents.»

34. S'afegeix un nou paràgraf n) al final de l'article 115.2, que té la redacció següent:

«n) L'incompliment de les normes sobre protecció marítima pels naviliers, capitans, oficials o algun altre membre de la dotació.»

35. S'afegeix un nou epígraf ñ a l'apartat 2 de l'article 115, que té la redacció següent:

«ñ) L'incompliment del deure de comunicació dels accidents i incidents marítics; l'obstaculització de les investigacions de la Comissió d'Accidents i Incidents Marítics; la simulació, ocultació, alteració o destrucció de dades, registres, gravacions, materials, informacions i documents útils per a les investigacions de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents Marítics.»

36. Es modifica l'article 115.3.b), que té la redacció següent:

«b) Navegar els vaixells sense portar el nom, número OMI i foli d'inscripció reglamentària quan sigui procedent.»

37. S'afegeix un nou paràgraf o) al final de l'article 115.3, que té la redacció següent:

«o) Navegar sense sistemes de senyalització per reglament establerts que permetin la localització i visualització permanent del vaixell o embarcació o artefacte destinat a usos de transport, pesca o d'esbarjo.»

38. S'afegeix un nou paràgraf p) al final de l'article 115.3, que té la redacció següent:

«p) Navegar sense haver obtingut la patent de navegació, passavant o document acreditatiu de la nacionalitat del vaixell o embarcació.»

39. S'afegeix un nou paràgraf q) al final de l'article 115.3, que té la redacció següent:

«q) Navegar sense que el vaixell o embarcació o artefacte destinat a usos de transport, pesca o d'esbarjo estigui degudament matriculat, o amb els certificats reglamentaris caducats.»

40. Es modifica el paràgraf introductori de l'article 115.4, que té la redacció següent:
- «4. Infraccions relatives a la prevenció de la contaminació del medi marí produïda des de vaixells o plataformes fixes o altres instal·lacions que estiguin en zones en les quals Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció.»
41. S'afegeix un nou paràgraf f) al final de l'article 115.4, que té la redacció següent:
- «f) Les accions o omissions no compreses en els apartats anteriors que constitueixin un risc potencial de produir la contaminació del medi marí.»
42. Es modifica el paràgraf introductori de l'article 116.4, que té la redacció següent:
- «4. Infraccions relatives a la prevenció de la contaminació del medi marí produïda des de vaixells o plataformes fixes o altres instal·lacions que estiguin en zones en les quals Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció.»
43. El contingut actual de l'article 121 passa a integrar l'apartat 1 d'aquest precepte. S'afegeix un paràgraf segon, amb la redacció següent:
- «2. Amb independència de la sanció que sigui procedent imposar, si s'escau, les autoritats portuàries poden acordar l'aplicació de multes coercitives, que no tenen caràcter tributari, en els casos següents:
- En els casos d'incompliment de l'obligació de presentar en termini la declaració o manifest de càrrega. La seva quantia és d'un 5, 10, 15 o 25 per cent de la quota íntegra de la taxa de la mercaderia (T-3), segons que la declaració es presenti dins dels tres, sis, dotze o més de dotze dies següents al terme del termini voluntari de presentació.»
44. Es modifica l'epígraf 1 de l'apartat tres de la disposició addicional quinzena, que queda amb la redacció següent:
- «1. La inscripció de vaixells en el Registre especial suposa la baixa simultània, si s'escau, en el Registre de vaixells i empreses navilieres.»
45. Es modifica l'apartat cinc de la disposició addicional quinzena, que queda amb la redacció següent:
- «Cinc. Es poden inscriure en el Registre especial els vaixells de les empreses navilieres que compleixin els requisits de l'apartat anterior i la normativa comunitària en matèria d'ajudes d'Estat al transport marítim.»
46. S'afegeix una nova disposició addicional setzena bis, amb el següent tenor:
- «Disposició addicional setzena bis. *Taxa per l'emissió/renovació de la "Llibreta Marítima".*
- Constitueix el fet imposable de la taxa la prestació dels serveis d'expedició o renovació de la "Llibreta Marítima", necessària per a l'exercici de la professió en vaixells d'acord amb les disposicions vigents.
- La meritació de la taxa es produeix en el moment en què es presenti la sol·licitud que motivi el servei, que no s'ha de tramitar sense que s'hagi efectuat el pagament corresponent.
- Són subjectes passius de la taxa les persones físiques que sol·licitin la prestació de serveis que constitueixen el fet imposable.
- La quantia de la taxa és: 40 €.
- El pagament de la taxa s'ha de fer en efectiu, en entitat de dipòsit autoritzada pel Ministeri d'Economia i Hisenda, i li és aplicable el que disposa el Reglament general de recaptació aprovat pel Reial decret 1684/1990, de 20 de desembre.
- La gestió de la taxa l'ha de portar a terme la Direcció General de la Marina Mercant del Ministeri de Foment.»

47. S'afegeix una nova disposició addicional setzena ter, amb el següent tenor:

«Disposició addicional setzena ter. *Taxa per l'emissió de certificat d'assegurança o d'una altra garantia financera relatiu a la responsabilitat civil nascuda de danys deguts a contaminació pels hidrocarburs per a combustible dels vaixells a persones físiques o jurídiques.*

Constitueix el fet imposable de la taxa la prestació dels serveis d'emissió de certificat d'assegurança o d'una altra garantia financera relatiu a la responsabilitat civil nascuda de danys deguts a contaminació pels hidrocarburs per a combustible dels vaixells a persones físiques o jurídiques.

La meritació de la taxa es produeix en el moment en què es presenti la sol·licitud que motivi el servei, que no s'ha de tramitar sense que s'hagi efectuat el pagament corresponent.

Són subjectes passius de la taxa les persones físiques o jurídiques que sol·licitin la prestació de serveis que constitueixen el fet imposable.

La quantia de la taxa és: 120 €.

El pagament de la taxa s'ha de fer en efectiu, en entitat de dipòsit autoritzada pel Ministeri d'Economia i Hisenda, i li és aplicable el que disposa el Reglament general de recaptació aprovat pel Reial decret 1684/1990, de 20 de desembre.

La gestió de la taxa la porta a terme la Direcció General de la Marina Mercant del Ministeri de Foment.»

48. S'afegeix una nova disposició addicional setzena quater, amb el següent tenor:

«Disposició addicional setzena quater. *Taxa per l'emissió del certificat d'assegurança o d'una altra garantia financera relatiu a la responsabilitat civil nascuda de danys deguts a contaminació per hidrocarburs a persones físiques o jurídiques.*

Constitueix el fet imposable de la taxa la prestació dels serveis d'emissió del Certificat d'assegurança o d'una altra garantia financera relatiu a la responsabilitat civil nascuda de danys deguts a contaminació per hidrocarburs a persones físiques o jurídiques.

La meritació de la taxa es produeix en el moment en què es presenti la sol·licitud que motivi el servei, que no s'ha de tramitar sense que s'hagi efectuat el pagament corresponent.

Són subjectes passius de la taxa les persones físiques o jurídiques que sol·licitin la prestació de serveis que constitueixen el fet imposable.

La quantia de la taxa és: 120 €.

El pagament de la taxa s'ha de fer en efectiu, en entitat de dipòsit autoritzada pel Ministeri d'Economia i Hisenda, i li és aplicable el que disposa el Reglament general de recaptació aprovat pel Reial decret 1684/1990, de 20 de desembre.

La gestió de la taxa la porta a terme la Direcció General de la Marina Mercant del Ministeri de Foment.»

49. S'afegeix una nova disposició addicional setzena quíquies, amb el següent tenor:

«Disposició addicional setzena quíquies. *Taxa per l'emissió de document del Registre sinòptic continu.*

Constitueix el fet imposable de la taxa la prestació dels serveis d'emissió de document del Registre Sinòptic Continu.

La meritació de la taxa es produeix en el moment en què es presenti la sol·licitud que motivi el servei, que no s'ha de tramitar sense que s'hagi efectuat el pagament corresponent.

Són subjectes passius de la taxa les persones físiques o jurídiques que sol·licitin la prestació de serveis que constitueixen el fet imposable.

La quantia de la taxa és: 18 €.

El pagament de la taxa s'ha de fer en efectiu, en entitat de dipòsit autoritzada pel Ministeri d'Economia i Hisenda, i li és aplicable el que disposa el Reglament general de recaptació aprovat pel Reial decret 1684/1990, de 20 de desembre.

La gestió de la taxa la porta a terme la Direcció General de la Marina Mercant del Ministeri de Foment.»

50. S'afegeix una nova disposició addicional vint-i-cinquena, amb el següent tenor:

«Disposició addicional vint-i-cinquena. *Llocs de recer.*

El director general de la Marina Mercant és l'autoritat competent per a la presa de decisions respecte dels vaixells necessitats d'assistència, entenent els que, per la seva situació mateixa o per circumstàncies externes, estiguin en perill de naufragar o que, en general, suposin una amenaça per a la navegació i/o la integritat del medi ambient marí.

L'esmentat òrgan directiu, que pot demanar assessorament d'un comitè tècnic, ha d'adoptar, amb plena independència de criteri, qualssevol mesures que consideri pertinents davant vaixells necessitats d'assistència per a:

Eliminar o disminuir el risc de naufragi de tals vaixells.

Salvaguardar la seguretat de la navegació i de la vida humana en el mar.

Prevenir i/o lluitar contra la contaminació del medi ambient marí.

El que disposen els apartats anteriors s'entén sense perjudici de la normativa nacional i internacional sobre salvament de vides humanes en el mar.

El director general de la Marina Mercant ha d'adoptar la decisió que consideri pertinent sobre l'acollida de vaixells necessitats d'assistència en llocs de recer, i pot imposar-la, si considera que tal acollida és la millor solució per a la protecció de la vida humana i el medi ambient marí. Si no és així, s'ha de denegar o condicionar dita acollida a la concurrència de determinades circumstàncies que facin d'aquesta mesura la més adequada per a la seguretat i integritat de les persones, dels vaixells, del tràfic marítim i del medi ambient marí.

Tanmateix, no pot condicionar aquesta acollida a l'existència d'una assegurança o a la prestació d'una garantia per part del propietari, operador o carregador del vaixell per indemnitzar els possibles danys que el vaixell pugui ocasionar.

A aquest efecte, l'Administració marítima, amb la consulta prèvia amb els sectors afectats, ha d'elaborar plans per a l'acollida de vaixells necessitats d'assistència amb la finalitat de preservar la seguretat marítima i de la vida humana en el mar, així com la integritat del medi ambient marí.

El contingut dels esmentats plans s'ha de determinar per reglament i en la seva elaboració i execució hi ha de participar el director general de la Marina Mercant.

La informació que es faciliti als estats membres de la Unió Europea que per ser veïns puguin resultar afectats per les conseqüències de les decisions que s'adoptin, així com a les parts implicades en els procediments previstos en els plans d'acollida de vaixells necessitats d'assistència, està sotmesa a l'obligació de confidencialitat.»

51. S'afegeix una nova disposició addicional vint-i-sisena, amb el següent tenor:

«Disposició addicional vint-i-sisena. *Comissió Permanent d'Investigació d'Accidents i Incidents Marítims (CIAIM).*

La CIAIM és un òrgan col·legiat, adscrit al Ministeri de Foment, amb competència per a la investigació de les causes tècniques dels accidents i incidents marítims.

La CIAIM gaudeix de plena independència funcional respecte de les autoritats marítima, portuària, de costes o de qualsevol altra els interessos de les quals puguin entrar en conflicte amb les seves competències.

La investigació que la CIAIM porti a terme no ha de perseguir la determinació de responsabilitat, ni l'atribució de culpa.

No obstant això, el fet que del resultat de les seves investigacions es pugui inferir determinada culpa o responsabilitat, no l'eximeix d'informar plenament sobre les causes de l'accident o incident marítim.

La CIAIM ha de fer les seves investigacions de la manera més eficaç i ràpida possible, col·laborant, si s'escau, amb les autoritats judicials.

A aquests efectes la CIAIM ha de fer les investigacions de manera que:

Es portin a terme amb independència de les investigacions penals o d'una altra índole realitzades paral·lelament per determinar la responsabilitat o atribuir la culpa.

No es puguin veure indegudament impedides, suspeses o endarrerides a causa de tals investigacions.

La Comissió està composta per un president, un vicepresident, un secretari i un nombre de vocals que s'ha de determinar per reglament.

Així mateix, formen part de la CIAIM investigadors propis o adscrits, tots ells amb coneixements especialitzats en els fets a investigar.

Els investigadors, que actuen amb plena independència de criteri en l'exercici de les seves funcions, tenen la condició d'autoritat pública i les següents atribucions:

Gaudir de lliure accés a qualsevol zona pertinent o al lloc de sinistre, així com a qualsevol vaixell, resta de naufragi o estructura, la qual cosa inclou càrrega, equips o objectes a la deriva;

Garantir l'inventari immediat de les proves i procedir a la recerca i retirada controlades de les restes de naufragi, objectes a la deriva o altres components i substàncies als efectes d'examen o d'anàlisi;

Exigir l'examen o l'anàlisi dels elements previstos en el paràgraf anterior i gaudir de lliure accés als resultats obtinguts;

Gaudir de lliure accés a qualsevol informació pertinent i a qualsevol dada disponible, incloses les procedents dels registradors de dades de la travessia (RDT), en relació amb un vaixell, travessia, càrrega, tripulant o qualsevol altra persona, objecte, condició o circumstància, així com copiar i utilitzar l'esmentada informació;

Gaudir de lliure accés als resultats de l'examen dels cossos de les víctimes, així com als resultats de les proves que es realitzin amb mostres procedents dels esmentats cossos;

Exigir i obtenir lliure accés als resultats de l'examen de les persones implicades en les operacions d'un vaixell o de qualsevol altra persona pertinent, així com als resultats de les proves que es realitzin amb mostres procedents de les esmentades persones;

Interrogar els testimonis en absència de qualsevol persona els interessos de la qual es pugui considerar que obstaculitzen la investigació de seguretat;

Obtenir els expedients dels reconeixements i totes les dades pertinents que estiguin a mans de l'Estat del pavelló, els propietaris de vaixells, les societats de classificació o qualsevol altra part interessada, sempre que les parts en qüestió o els seus representants estiguin establerts a Espanya;

Sol·licitar l'assistència de les autoritats pertinents dels estats respectius i, en particular, dels inspectors de l'Estat del pavelló i de l'Estat rector del port, del personal del servei de salvament marítim, dels operadors del servei de tràfic marítim, dels equips de recerca i salvament, dels pràctics o de qualsevol altre membre del personal marítim o portuari.

Les dades, registres, gravacions, declaracions, comunicacions i informes obtinguts per la CIAIM, així com pels integrants dels equips d'investigació, en l'exercici de les seves funcions, tenen caràcter reservat i només es poden utilitzar per als fins propis de la investigació tècnica.

La informació a què es refereix l'apartat anterior no pot ser comunicada o cedida a tercers, llevat dels casos següents:

Quan sigui requerida pels òrgans judicials o del Ministeri Fiscal per a la investigació i persecució de delictes.

Quan ho sol·licitin les comissions parlamentàries d'investigació a què es refereix l'article 76 de la Constitució.

En les actuacions de col·laboració desenvolupades per la Comissió amb altres organismes d'investigació tècnica d'accidents i incidents marítims, d'acord amb el que estableixen les normes internacionals, comunitàries i nacionals sobre aquesta matèria.

En els supòsits en què el Ple de la Comissió consideri que la comunicació de dades sigui la cosa més eficaç per prevenir un accident i incident greu.

Els membres de la CIAIM i el personal al seu servei, en l'exercici de les seves funcions, estan obligats a preservar el caràcter reservat de les esmentades dades i informacions.

No obstant això, en cap cas han de ser revelats ni poden ser utilitzats per a altres propòsits que no siguin la investigació de la CIAIM, llevat que aquesta determini que la seva divulgació revesteix un interès públic superior, els documents que s'esmenten a continuació:

La totalitat dels testimonis dels testimonis i d'altres declaracions, descripcions i anotacions realitzades o rebudes per l'organisme d'investigació en el curs de la investigació de seguretat;

Documents que revelin la identitat de les persones que hagin testificat en el context de la investigació de seguretat;

La informació en relació amb les persones implicades en l'accident o incident marítim, que sigui informació especialment sensible o de caràcter privat, inclosa la informació en relació amb el seu estat de salut.

Les parts implicades en els accidents i incidents investigats per la CIAIM:

Han de salvaguardar tota la informació procedent de cartes nàutiques, quaderns de bitàcola, gravacions i cintes de vídeo electròniques i magnètiques, la qual cosa inclou la informació procedent dels RDT i d'altres dispositius electrònics, obtinguda abans, durant i després de l'accident;

Han d'evitar la sobregravació i un altre tipus d'alteració d'aquesta informació;

Han d'evitar les interferències amb qualsevol altre equip que es pugui considerar raonablement pertinent per a la investigació de seguretat de l'accident;

Han de recopilar i conservar diligentment totes les proves als efectes de les investigacions de seguretat.

La CIAIM ha de publicar un informe, incloses les seves conclusions i qualsevol possible recomanació, que està a disposició del públic i, molt especialment, de tot el sector marítim en el termini de dotze mesos a partir de la data del sinistre. Si no fos possible presentar a temps l'informe definitiu, s'ha de publicar un informe provisional en l'esmentat termini.

La CIAIM pot formular recomanacions sobre seguretat basant-se en una anàlisi resumida de les dades i en els resultats generals de les investigacions de seguretat realitzades. Tals recomanacions de seguretat, sota cap concepte, no poden determinar la responsabilitat ni atribuir la culpa d'un sinistre.

Per reglament s'han de desenvolupar els aspectes necessaris per al millor compliment d'aquesta disposició addicional.»

52. S'afegeix una nova disposició addicional vint-i-setena amb el següent tenor:

«Disposició addicional vint-i-setena. *Obligacions per causa d'utilitat pública o interès social.*

L'Administració marítima, en aplicació de l'article 83 d'aquesta Llei, pot obligar a les empreses navilieres que realitzin tràfics marítims, a la intercanviabilitat de bitllets i subjecció d'horaris establerts.

El compliment d'aquestes obligacions per part de les empreses navilieres, incloent la fixació d'una tarifa d'intercanvi comú aplicable als serveis de transport que recíprocament es prestin per raó de la intercanviabilitat de bitllets, té la consideració de conducta exempta per llei als efectes previstos en l'apartat 1 de l'article 4 de la Llei 15/2007, de 3 de juliol, de defensa de la competència.»

53. Es modifiquen els punts 1, 5 i 10 de l'annex:

«1. Pasaia i Bilbao al País Basc.

5. Huelva, Sevilla i la seva ria, Cadis i la seva badia (que inclou el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cadis, Puerto Real, el Bajo de la Cabezueta i Puerto Sherry), Tarifa, badia d'Algesires, Màlaga, Motril, Almeria i Carboneras a Andalusia.

10. Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa i la Savina a les Illes Balears.»

Disposició final tercera. *Revisió d'ofici.*

1. Els procediments especials de revisió d'actes administratius nuls o anul·lables dictats pels òrgans de govern de les autoritats portuàries, previstos en el capítol I del títol VII de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, es poden iniciar per acord de l'òrgan que va dictar l'acte, a instàncies de persona interessada o per ordre del ministre de Foment, d'ofici o per petició raonada del Consell Rector de Ports de l'Estat. La tramitació i resolució d'aquests procediments especials de revisió correspon al Ministeri de Foment o òrgan en qui aquest delegui.

2. En els supòsits d'actes nuls o anul·lables dictats per òrgans de govern de les autoritats portuàries en matèria tributària, els procediments especials de revisió previstos en els articles 217 i 218 de la Llei general tributària es poden iniciar per acord de l'òrgan que va dictar l'acte, a instància de persona interessada o per ordre del Ministeri de Foment, d'ofici o per petició raonada del Consell Rector de Ports de l'Estat, i és el Ministeri de Foment l'òrgan competent per a la seva tramitació. La resolució d'aquests procediments especials de revisió correspon al Ministeri d'Hisenda o òrgan en qui aquest delegui, segons el que disposa la Llei general tributària i disposicions dictades en el seu desplegament i aplicació.

3. L'òrgan que va dictar l'acte objecte del procediment ha d'emetre, en el termini de deu dies, una còpia comparada de l'expedient així com un informe dels antecedents que siguin rellevants per resoldre a l'òrgan competent per tramitar.

4. Iniciat el procediment de revisió d'ofici, Ports de l'Estat pot sol·licitar motivadament a l'òrgan competent per a la resolució del procediment la suspensió de l'execució de l'acte, quan aquesta pugui causar perjudicis d'impossible o difícil reparació.

Disposició final quarta. *Reintegrant a l'Administració General de l'Estat.*

Les autoritats portuàries han de reintegrar a l'Administració General de l'Estat els imports que aquesta hagi abonat, per qualsevol causa, en concepte de quotes tributàries meritedes per l'exacció dels tributs locals que recaiguin sobre els béns immobles que aquelles tinguin adscrits. El reintegrament s'ha de produir en un termini de tres mesos des del dia en què l'Administració General de l'Estat requereixi el pagament a l'autoritat portuària, sempre que aquella hagi acreditat l'abonament de l'esmentat import.

Disposició final cinquena. *Desplegament reglamentari.*

El Consell de Ministres i el ministre de Foment, en l'àmbit de les seves respectives competències, poden dictar les normes reglamentàries i disposicions administratives de caràcter general que requereixi el desplegament i l'aplicació d'aquesta Llei.

Disposició final sisena. *Entrada en vigor.*

La present Llei entra en vigor al cap de vint dies de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat», amb les excepcions que es detallen en els següents paràgrafs.

L'article primer relatiu a la modificació del títol I de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, i disposicions addicionals i transitòries aplicables a aquest títol, amb l'excepció de l'article 10.9 lletra f), de l'article 19.3 i de l'article 19.4, l'entrada en vigor dels quals coincideix amb la de la primera Llei de pressupostos generals de l'Estat, o en la qual si s'escau correspongui, que aprovi els coeficients correctors de les taxes del vaixell, del passatge i de la mercaderia que corresponen a cada autoritat portuària d'acord amb el que preveu la lletra g) de l'article 7 i en la disposició addicional vint-i-unena d'aquesta Llei.

L'article 10.9 lletra f), l'article 19.3 i l'article 19.4 entren en vigor conjuntament amb la resta de la present llei que no afecta el títol I, al cap de vint dies de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat», i els seus efectes són aplicables a les taxes que es meritin en l'any de la seva aprovació.

Transitòriament, fins a la completa entrada en vigor de l'article primer, per a l'aplicació dels apartats 3 i 4 de l'article 19 és necessari únicament l'acord del Consell d'Administració de l'autoritat portuària, amb l'informe previ vinculant de Ports de l'Estat.

Disposició final setena. *Autorització al Govern per dictar un text refós.*

S'autoritza el Govern perquè en el termini de sis mesos a partir de la publicació d'aquesta Llei en el «Butlletí Oficial de l'Estat» elabori un text refós de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la marina mercant i de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis en els ports d'interès general i d'aquesta Llei.

L'autorització a què es refereix aquest apartat comprèn la facultat de regularitzar, aclarir i harmonitzar els textos legals que han de ser refosos.

Per tant,

Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin complir.

Madrid, 5 d'agost de 2010.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO