

## I. DISPOSICIÓN XERAIS

### XEFATURA DO ESTADO

**12703** *Lei 33/2010, do 5 de agosto, de modificación da Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos nos portos de interese xeral.*

JUAN CARLOS I

REI DE ESPAÑA

Saiban todos os que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei.

#### PREÁMBULO

I

A importancia económica para España de dispor duns portos eficientes queda patente co feito de que entre o 80% e o 85% das nosas importacións e aproximadamente o 50% das exportacións, medidas ambas en toneladas, pasan polos portos. Por tanto, a competitividade do noso sistema produtivo vén condicionada pola eficacia e a eficiencia dos portos. A posición xeográfica da península Ibérica e o carácter ultraperiférico das Canarias, recoñecida pola Unión Europea para o arquipélago no artigo 299.2 do Tratado de Ámsterdam, reforza a existencia de adoptar en España medidas que melloren a xestión dos nosos portos e a súa eficiencia, impulsando a súa competitividade nunha conxuntura de forte competencia internacional.

Pero, ademais, a boa localización dalgúns deles en relación coas grandes rutas transoceánicas, permite abordar o reto de que os ditos portos se constituían en importantes centros de tránsito marítimo e de distribución de mercadorías do sur de Europa, así como para a África occidental, fundamentalmente a través dos portos canarios, atenuando o actual desequilibrio de tráfico existentes entre o Norte e o Sur de Europa, nun escenario internacional de globalización comercial.

A atomización do sistema portuario español estimulou a formación de distintos nodos de concentración comercial e industrial por todo o territorio, de forma que o conxunto contribuíu de forma relevante á cohesión económica e social, á localización industrial e á ordenación territorial, reforzando así a consolidación de grandes cadeas loxísticas integradas de distribución.

Así mesmo, resulta destacable recordar o papel que lles corresponde desempeñar aos portos e ao transporte marítimo para a sustentabilidade económica, social e ambiental do sistema europeo de transporte de mercadorías, fundamentada na potenciación da intermodalidade como a mellor forma de compatibilizar o crecemento da demanda co mellor aproveitamento dos recursos dispoñibles e coa redución dos custos externos asociados co transporte. En primeiro lugar, o modo marítimo é o de maior capacidade de transporte de mercadorías (en toneladas x quilómetro) e o de menores custos de transporte por unidade transportada. Pero, ademais, o transporte marítimo contribúe eficazmente á mobilidade sustentable, dados os baixos custos externos que xera en relación cos restantes modos de transporte. Estas vantaxes xustifican a política de potenciación do modo marítimo/portuario a escala europea e, en concreto, das autoestradas do mar, preconizada desde a Unión Europea, e da que España é un dos primeiros impulsores. Soamente con portos eficaces e eficientes, e ademais dotados dunha accesibilidade ferroviaria adecuada, se poderá producir este cambio modal imprescindible.

Para avanzar nestes obxectivos, os portos de interese xeral teñen que conformarse como portos «Landlord avanzados», como se cualifican nalgunha terminoloxía portuaria, facilitadores da actividade económica, da competitividade do noso tecido social e empresarial e da súa sustentabilidade ambiental, así como coordinadores dos diferentes axentes e administracións que interveñen no paso por porto de buques e mercadorías.

Para iso considérase conveniente reforzar a normativa que, desde comezos da década pasada, partindo da Lei 27/1992, instaurou os principios de autonomía de xestión e autosuficiencia económico-financeira dos portos de interese xeral, seguindo coa Lei 62/1997, que incorporou a participación das comunidades e cidades autónomas á xestión das autoridades portuarias, e continuando coa Lei 48/2003, que adapta o sistema tarifario portuario á obrigada natureza de taxas, avanza na liberalización dos servizos portuarios e incorpora unha completa regulación do dominio público portuario para potenciar a participación e investimento da iniciativa privada na actividade portuaria, facilitou o espectacular desenvolvemento dos portos españois de interese xeral, co obxecto de adaptala ás necesidades derivadas de conxunturas económicas rapidamente cambiantes.

A contribución desta lei ao marco normativo citado é a flexibilización do modelo tarifario para que cada autoridade portuaria poida adaptarse á realidade económica de cada momento e o reforzo e afondamento na liberalización dos servizos portuarios e da actividade económica e comercial que se desenvolve nos portos, conseguindo así que o conxunto da lexislación portuaria sexa o alicerce estable para a mellora continua da competitividade do sistema portuario de interese xeral en conxunto e de cada un dos portos que o integran, asegurando o cumprimento da súa misión, que non é outra que coadxuvar ao desenvolvemento económico e social do país.

## II

Desde a Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, está vixente o principio de autosuficiencia económica dos portos, en virtude do cal estes recadan as tarifas por utilización de infraestruturas e demais espazos portuarios, que constitúen os ingresos de cada unha das autoridades portuarias. Os ditos ingresos, ademais doutros eventuais que a lexislación vixente lles atribúe, teñen que cubrir todos os gastos de explotación, incluída a amortización dos seus activos, máis un rendemento razoable destes que se reinveste no sistema.

Este principio deu lugar a un salto cualitativo moi importante na xestión dos portos, xa que, ao independizar os seus investimentos das asignacións nos orzamentos xerais do Estado, ademais de reducir a presión sobre estes, permitiu atender de forma máis eficaz as necesidades de infraestruturas portuarias para atender a demanda previsible. Abonda comparar no ámbito mundial a situación dos portos onde rexe o citado principio de internalización dos ingresos, dos gastos e de investimento coa daqueles en que os investimentos se cobren a cargo dos orzamentos xerais do Estado dos Estados respectivos, xeralmente presionados por outros compromisos de investimento e de repartición que impiden garantir os investimentos portuarios no momento exixido pola demanda.

Este principio mantívose na Lei 62/1997, do 26 de decembro, pola que se modifica a Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, e tamén na Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos nos portos de interese xeral, ben que nesta última se produciu un cambio na natureza xurídica dos ingresos procedentes da utilización privativa e o aproveitamento especial do dominio público portuario, pasando, de ser considerados prezos privados, a atribuírlles a condición de taxas.

Esta lei afonda na condición de taxas das tarifas portuarias, xa introducido na Lei 48/2003, e reformula algunha das bonificacións a fin de dar seguridade xurídica ao modelo sen incrementar os custos. Simultaneamente incrementa a contía dalgunha das bonificacións xa existentes e incorpora outras para fomentar a competitividade dos portos españois e a súa adaptación á evolución e ás condicións existentes en cada momento nos mercados internacionais, incentivando en maior medida o rendemento, a produtividade e

a calidade, así como o menor custo, de todos os servizos portuarios e a sustentabilidade ambiental da actividade portuaria.

As taxas de utilización manteñen unha estrutura e unhas contías básicas comúns para o conxunto das autoridades portuarias, pero coa posibilidade de establecer coeficientes correctores diferentes para as correspondentes ao buque, á pasaxe e á mercadoría en cada unha delas, co obxecto de que se poida tomar en consideración a súa estrutura de custos nun marco de competencia leal entre portos, quedando garantido o principio de autosuficiencia económica. Estes coeficientes correctores, unha vez acordados no plan de empresa, deberán ser aprobados na lei de orzamentos xerais do Estado de cada ano.

Para iso, cada autoridade portuaria realizará a proposta dos ditos coeficientes correctores de acordo cos límites e criterios establecidos na lei, e tamén de acordo cos que se determinen de forma máis concreta mediante orde ministerial, tomando en consideración as previsións plurianuais de evolución dos seus tráfico, de nivel de endebedamento e de necesidades de investimento, así como os seus obxectivos de xestión, a rendibilidade anual obxectivo e un rendemento razoable sobre o activo non corrente neto para os exercicios seguintes.

Isto supón unha importante novidade na medida en que cada autoridade portuaria deberá propor os seus coeficientes correctores e a súa política de bonificacións, de acordo coa súa propia realidade física, económica e de situación competitiva a nivel nacional e internacional, sen que por iso se poidan producir prácticas abusivas ou discriminatorias entre usuarios.

### III

No que aos servizos portuarios se refire, esta lei mantén a destitución deles introducida na Lei 48/2003 e o libre acceso regrado á prestación de servizos nun marco de libre e leal competencia entre operadores, suprimindo da consideración de servizos portuarios os servizos de depósito e transporte horizontal. A lei introduce algunhas modificacións en cumprimento das recomendacións da Comisión Nacional da Competencia para potenciar a competencia efectiva na prestación dos servizos e mecanismos de control máis precisos para evitar situacións de posición dominante, así como outras melloras de carácter técnico. Polo que se refire ao servizo portuario de recepción de refugallos procedentes de buques, as modificacións incluídas nesta lei melloran a regulación da tarifa fixa que deben aboar todos os buques que atraquen nun porto, fagan ou non uso deste servizo, tendo en conta o espírito da Directiva 2000/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de novembro, sobre instalacións portuarias de recepción de refugallos xerados por buques e residuos de carga, e do Real decreto 1381/2002, modificado polo Real decreto 1084/2009, que a traspón á lexislación española, co obxecto de estimular a entrega dos refugallos e residuos xerados polos buques ás plantas de recepción e tratamento e evitando a súa vertedura ao mar durante a navegación; sen que a tarifa fixa, en tanto que imposición de carácter público, sexa un factor que incida na competencia entre portos e respectando simultaneamente o réxime xeral de prestación dos servizos portuarios.

Así mesmo, a lei engade un novo título, numerado como V, á Lei 48/2003, co obxecto de ter agrupada de forma ordenada e completa toda a regulación do réxime de xestión dos traballadores para a prestación do servizo de manipulación de mercadorías, que se encontraba dispersa entre diferentes títulos e disposicións da Lei 48/2003 e outras normativas, co obxecto de facilitar o seu seguimento e aplicación.

Respecto ao réxime de xestión dos traballadores para a prestación do servizo de manipulación, introdúcese diversas medidas de impulso á competitividade na prestación deste servizo. É destacable neste sentido o fomento da contratación de traballadores portuarios en relación laboral común por encima do 25% legalmente exigible con carácter xeral, tanto a través da bonificación correspondente á taxa de actividade, como na determinación dos prazos concesionais ás empresas de estiba; o incremento da relación laboral común a medida que o mercado o permita como consecuencia da redución das irregularidades do tráfico e da automatización das operacións; a ampliación da exención

como servizo portuario de manipulación de mercadorías do embarque e desembarque a calquera clase de vehículos de motor sen matricular en réxime de mercadoría, ben que deberá utilizarse persoal da SAXEP cando a súa oferta sexa igual ou máis vantaxosa cos mesmos requisitos de cualificación que os exixidos para realizar actividades de servizo portuario de manipulación de mercadorías; o fomento das autoestradas do mar e dos tráxicos marítimos de curta distancia que se cargan e descargan por rolamento en buques ro-ro, ro-pax, con-ro e ferrys, permitindo a prestación destes servizos ás compañías navieiras en réxime de autoprestación; a exención da obrigatoriedade de integrarse no capital da sociedade de xestión dos estibadores portuarios ás empresas con licenza de autoprestación e a simplificación dos requisitos exixidos aos traballadores para poder realizar as actividades incluídas no servizo portuario de manipulación de mercadorías.

Polo que se refire ás entidades de posta á disposición de persoal estibador, esta lei dispón que as dúas figuras que coexisten actualmente, sociedades estatais de estiba e desestiba (SEED), nas cales as autoridades portuarias dispuñan dun 51% do capital social, e agrupacións portuarias de interese económico (APIE), con responsabilidade mancomunada entre os seus socios e nas cales se integran exclusivamente as empresas estibadoras, se adapten ou transformen, respectivamente, en sociedades anónimas coa denominación de «sociedade de xestión de estibadores portuarios, sociedade anónima», establecéndose un único modelo de sociedade de xestión da posta á disposición dos traballadores de estiba.

Esta nova figura, exclusivamente de participación privada, estará constituída polas empresas titulares de licenzas de prestación do servizo portuario de manipulación, cunha distribución accionarial alícuota polo número de titulares e proporcional polo volume de facturación de cada unha delas. Conséguese así un dobre efecto: afondar na liberalización recomendada pola Comisión Nacional da Competencia e corrixir posibles posicións de dominio.

A lei introduce tamén novos mecanismos que incrementan a capacidade de supervisión das autoridades portuarias nas ditas sociedades para evitar distorsións no seu funcionamento que afecten a leal competencia entre prestadores do servizo.

#### IV

Esta lei estrutúrase en catro artigos, seis disposicións adicionais, cinco disposicións transitorias, unha disposición derogatoria e sete disposicións derradeiras. O artigo primeiro modifica o título I, réxime económico do sistema portuario de titularidade estatal, da Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos nos portos de interese xeral.

O artigo segundo modifica o título III, de prestación de servizos da mesma lei.

O artigo terceiro modifica algúns artigos illados da repetida lei e introduce outros novos, destacando entre eles a incorporación, como documento integrante do plan de empresa, dos obxectivos e indicadores de sustentabilidade ambiental do porto e dunha memoria de sustentabilidade, reforzando así o principio de sustentabilidade ambiental que debe rexer, entre outros, o desenvolvemento portuario, o cambio de denominación do plan de utilización dos espazos portuarios polo de delimitación de espazos e usos portuarios, que se axuste máis ao contido e natureza do documento, evitando posibles confusións; a modificación da regulación da revisión, división e unificación, así como do rescate das concesións demaniais, co obxecto de que queden regulados con maior seguridade xurídica todos os supostos que poden presentarse aos concesionarios e á autoridade portuaria; unha definición máis actualizada do perfil exixible aos órganos de goberno das autoridades portuarias e mecanismos para reforzar unha maior coordinación e eficacia no funcionamento das autoridades portuarias, así como a incorporación dunha serie de medidas para garantir o cumprimento da legalidade, a fin de evitar distorsións de competencia entre os portos, baseadas nun desigual cumprimento do marco de competencia común.

O artigo catro supón a adición dun novo título V á Lei 48/2003, reunindo nun único texto de forma ordenada e completa toda a normativa que regula o réxime de xestión dos traballadores para a prestación do servizo portuario de manipulación de mercadorías.

Por último, na disposición derogatoria suprimense algúns artigos da Lei 27/92 e da Lei 48/2003, en coherencia coas modificacións realizadas, así como o Real decreto 2/1986, do 23 de maio, sobre o servizo público de estiba e desestiba, ao terse incorporado a súa regulación no título V da lei, e a disposición adicional trixésimo cuarta da Lei 55/1999, do 29 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, por ter sido declarada inconstitucional. Nas disposicións derradeiras modifícanse e introdúcense algúns preceptos illados da Lei 27/1992, do 26 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, e concretáanse, así mesmo, as competencias relativas á revisión de oficio dos actos das autoridades portuarias establecidas na disposición adicional décimo sexta da Lei 6/1997, do 14 de abril, de organización e funcionamento da Administración xeral do Estado, co obxectivo de evitar certas disfuncións que teñen xurdido da súa aplicación.

**Artigo primeiro.** *Modificación do título I da Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos nos portos de interese xeral.*

O título I da Lei 48/2003, do 26 de novembro, queda modificado nos termos seguintes:

#### «TÍTULO I

### **Réxime económico do sistema portuario de titularidade estatal**

#### CAPÍTULO I

### **Principios e obxectivos do réxime económico**

Artigo 1. *Autofinanciamento do sistema portuario.*

1. O réxime económico dos portos de titularidade estatal deberá responder ao principio de autosuficiencia económica do sistema portuario no seu conxunto e de cada unha das autoridades portuarias nun marco de autonomía de xestión económico-financieira dos organismos públicos portuarios.

2. Os ingresos polas actividades ordinarias do sistema portuario estatal e de cada unha das autoridades portuarias deberán cubrir, cando menos, os seguintes conceptos:

- a) Os gastos de explotación, os gastos financeiros e outros necesarios para o cumprimento das súas funcións.
- b) As cargas fiscais.
- c) A depreciación dos seus bens e instalacións.
- d) Un rendemento razoable sobre o activo non corrente neto medio do exercicio do investimento neto en activos fixos, excluindo o inmovilizado en curso, os activos por impostos diferidos e os debedores comerciais non correntes, que permita facer fronte ás necesidades dos novos investimentos e á devolución dos empréstitos emitidos e dos préstamos recibidos.

3. Para garantir a autosuficiencia económica do sistema portuario e de cada unha das autoridades portuarias, Portos do Estado acordará con cada autoridade portuaria, nos respectivos plans de empresa, na forma prevista no artigo 36 desta lei, os obxectivos de rendibilidade anual, o rendemento sobre o activo non corrente neto medio considerado como razoable e demais obxectivos de xestión, atendendo á previsible evolución da demanda, ás necesidades investidoras de cada autoridade portuaria derivadas desta, ás súas características físicas e condicións específicas, en particular as derivadas da insularidade, especial illamento e ultraperiferidade, e á súa posición competitiva, tendo en conta o obxectivo de rendibilidade anual fixado para o conxunto do sistema portuario.

O obxectivo de rendibilidade anual para o conxunto do sistema portuario será fixado por lei e poderá ser revisado na Lei de orzamentos xerais do Estado ou

noutra que se aprobe para estes efectos, en función de criterios de política económica e de transporte, da evolución dos custos loxísticos e portuarios, das necesidades investidoras do sistema, da previsible evolución da demanda e de sustentabilidade da actividade portuaria.

4. Para estes efectos, a rendibilidade anual de cada autoridade portuaria e do conxunto do sistema portuario calcularase como o cociente de dividir:

a) O resultado do exercicio despois de impostos, excluindo del a deterioración, e resultado por alleamentos do inmovilizado e outros resultados que teñan o carácter de extraordinarios, así como o saldo do Fondo de Compensación Interportuario achegado ou recibido, e

b) O activo non corrente neto medio do exercicio, excluindo o inmovilizado en curso, o inmovilizado correspondente a terreos e bens naturais sobre os cales non se desenvolvese ningún tipo de actividade durante o exercicio, os activos por impostos diferidos e os debedores comerciais non correntes.

#### Artigo 2. *Recursos económicos das autoridades portuarias.*

1. Os recursos económicos das autoridades portuarias estarán integrados por:

a) Os produtos e rendas do seu patrimonio, así como os ingresos procedentes do alleamento dos seus activos.

b) As taxas portuarias, sen prexuízo do establecido no artigo 3.1.b) desta lei.

c) Os ingresos que teñan o carácter de recursos de dereito privado obtidos no exercicio das súas funcións.

d) As achegas recibidas do Fondo de Compensación Interportuario.

e) Os que puideren asignarse nos orzamentos xerais do Estado ou nos doutras administracións públicas.

f) As axudas e subvencións, calquera que sexa a súa procedencia.

g) Os procedentes dos créditos, préstamos e demais operacións financeiras que poidan concertar.

h) O produto da aplicación do réxime sancionador.

i) As doazóns, legados e outras achegas de particulares e entidades privadas.

j) Calquera outro que lles sexa atribuído polo ordenamento xurídico.

2. Corresponde ás autoridades portuarias a xestión e administración dos recursos que se relacionan no número anterior, nun marco de autonomía de xestión, con criterios de eficacia, eficiencia e sustentabilidade ambiental, debéndose axustar aos principios establecidos nesta lei.

#### Artigo 3. *Recursos económicos de Portos do Estado.*

1. Os recursos económicos de Portos do Estado estarán integrados por:

a) Os produtos e rendas do seu patrimonio, así como os ingresos procedentes do alleamento dos seus activos.

b) O catro por cento dos ingresos devengados polas autoridades portuarias en concepto de taxas, que, para efectos contables, se considerará gasto de explotación para estas e se liquidará con periodicidade trimestral.

No caso das autoridades portuarias situadas nos arquipélagos de Baleares e Canarias, e en Ceuta e Melilla, esta porcentaxe de achega establécese no dous por cento.

c) Os ingresos xerados polo exercicio das súas actividades.

d) As achegas recibidas do Fondo de Compensación Interportuario.

e) Os que puideren asignarse nos orzamentos xerais do Estado ou nos doutras administracións públicas.

- f) As axudas e subvencións, calquera que sexa a súa procedencia.
- g) Os procedentes de créditos, préstamos e demais operacións financeiras que poida concertar.
- h) As doazóns, legados e outras achegas de particulares e entidades privadas.
- i) Calquera outro que sexa atribuído polo ordenamento xurídico.

2. Corresponde a Portos do Estado a xestión e administración dos recursos que se relacionan no número anterior, nun marco de autonomía de xestión, con criterios de eficacia, eficiencia e sustentabilidade ambiental, debéndose axustar aos principios establecidos nesta lei.

## CAPÍTULO II

### Do Fondo de Compensación Interportuario

#### Artigo 4. *Fondo de Compensación Interportuario.*

1. O Fondo de Compensación Interportuario constitúe o instrumento de redistribución de recursos do sistema portuario estatal. Será administrado por Portos do Estado de conformidade cos acordos adoptados polo Comité de Distribución do Fondo, e será dotado anualmente no orzamento de explotación individual do dito organismo público.

2. As autoridades portuarias e Portos do Estado realizarán achegas ao Fondo de Compensación Interportuario conforme os criterios e límites establecidos nesta lei. As ditas achegas terán a consideración de gasto non reintegrable.

3. A contía anual da achega de cada autoridade portuaria ao Fondo de Compensación Interportuario determinarase por agregación dos seguintes importes correspondentes ao exercicio anterior:

a) O 80 por cento dos ingresos devengados pola taxa de axudas á navegación correspondente ás embarcacións ás que, polas súas características, lles sexa de aplicación a taxa do buque.

b) Ata o 12 por cento e non menos do 4 por cento do resultado de explotación do exercicio, excluindo as amortizacións do inmovilizado, o resultado por alleamentos do inmovilizado e outros resultados que teñan o carácter de extraordinarios, a cantidade correspondente ao Fondo de Compensación achegada e recibida e os ingresos pola taxa polo servizo de sinalización marítima, sempre que o valor resultante sexa positivo.

A porcentaxe que se aplicará correspondente á alínea b) será fixada anualmente polo Comité de Distribución do Fondo, por proposta de Portos do Estado, en función, entre outras, das necesidades financeiras globais das autoridades portuarias e de Portos do Estado motivadas pola diferente situación competitiva en que se encontran as autoridades portuarias, sobre a base de non discriminación de tratamento entre estas. A dita porcentaxe reducirase un 50 por cento para as autoridades portuarias dos arquipélagos Canario e Balear e de Ceuta e Melilla.

4. A contía da achega anual de Portos do Estado será determinada polo seu Consello Reitor en función das dispoñibilidades e previsións orzamentarias do dito organismo público e das necesidades do Fondo de Compensación Interportuario.

5. A distribución do Fondo de Compensación Interportuario entre Portos do Estado e as autoridades portuarias será aprobada polo Comité de Distribución do Fondo atendendo aos criterios seguintes:

a) As achegas establecidas no número 3.a) deste artigo distribuiranse entre todas as autoridades portuarias en función do número de faros e outras axudas á navegación marítima operativas que cada unha delas teña asignada.

b) As achegas previstas nos números 3.b) e 4 terán carácter finalista e a súa aplicación estará condicionada á súa execución efectiva ou, de ser o caso, ao cumprimento do correspondente plan de saneamento, destinándose, entre outras, a financiar:

- 1.º Investimentos en infraestruturas portuarias e en sinalización marítima, así como os seus gastos de reparación e mantemento.
- 2.º Os gastos asociados á implantación de plans de saneamento.
- 3.º Actuacións ambientais e de seguridade que favorezan un marco de desenvolvemento sustentable e seguro da actividade portuaria.
- 4.º Actuacións ou programas de investigación, desenvolvemento e innovación de interese portuario.
- 5.º Danos físicos ou situacións económicas excepcionais ou non previstas.

Así mesmo, as ditas achegas destinaranse a compensar os menores ingresos estruturais das autoridades portuarias de Ceuta, Melilla, Illes Balears e das Illas Canarias, as cales soportan reducións e bonificacións das taxas derivadas das súas condicións de insularidade, especial illamento e ultraperifericidade.

As cantidades que se recibirán por estas compensacións suxeitaranse aos seguintes criterios:

- 1.º O volume total destas compensacións será a achega mínima ao Fondo de Compensación Interportuario establecida no número 3.b) deste artigo.
- 2.º Distribuiranse de forma proporcional ás cantidades que se deixaron de percibir como consecuencia da aplicación ás taxas do buque, pasaxe e mercadoría dos coeficientes redutores por concepto de interinsularidade e das bonificacións por insularidade, especial illamento e ultraperifericidade, correspondentes ao ano inmediatamente anterior á data de celebración do plan de empresa.

O importe que recibirá cada autoridade portuaria non poderá ser superior ao importe das reducións e bonificacións efectivamente practicadas no dito ano correspondentes ás taxas sinaladas no parágrafo anterior e nunca superior ao importe que lle permitiría acadar a rendibilidade anual obxectivo do sistema portuario correspondente a ese ano, calculados os ingresos por taxas de utilización con coeficientes correctores de valor un. As cantidades que non puideren ser distribuídas por este concepto poderán ser distribuídas de acordo co resto de criterios do Fondo de Compensación Interportuario.

Para efectos contables, as achegas ao Fondo de Compensación Interportuario terán a consideración de gasto de explotación no exercicio e as percepcións do dito fondo, a de ingreso nese mesmo exercicio.

O Comité de Distribución do Fondo de Compensación Interportuario decidirá o destino das cantidades asignadas anualmente que non sexan consumidas, e poderá acordar o mantemento no fondo para a súa asignación no seguinte exercicio.

6. O Comité de Distribución do Fondo de Compensación Interportuario terá a seguinte composición:

- a) O presidente, que será o presidente de Portos do Estado.
- b) Os vogais, que serán os presidentes de cada unha das autoridades portuarias.
- c) Un secretario, que será o do Consello Reitor de Portos do Estado.

Os acordos do Comité, sobre a base das propostas presentadas por Portos do Estado, serán adoptados por maioría simple dos asistentes. En caso de empate, ao presidente corresponderalle o voto de calidade.

7. O balance entre achegas e percepcións do Fondo de Compensación Interportuario faranse efectivas proporcionalmente á conta con carácter trimestral, sen prexuízo da correspondente liquidación á finalización do exercicio en función da xustificación ou non do cumprimento das actuacións asociadas a el.



## CAPÍTULO III

**Das taxas portuarias***Sección 1.<sup>a</sup> Ámbito de aplicación e regras xerais*Artigo 5. *Taxas portuarias.*

1. As taxas portuarias son as exixidas pola utilización privativa ou aproveitamento especial do dominio público portuario e pola prestación do servizo de sinalización marítima.

2. As taxas portuarias a que se refire o número anterior son as seguintes:

- a) Taxa de ocupación, pola ocupación privativa do dominio público portuario.
- b) Taxas de actividade, polo exercicio de actividades comerciais, industriais e de servizos no dominio público portuario.
- c) Taxas de utilización, pola utilización especial das instalacións portuarias.
- d) Taxa de axudas á navegación, polo servizo de sinalización marítima.

Artigo 6. *Réxime xurídico.*

As taxas portuarias rexeranse polo disposto nesta lei e, no non previsto nela, pola Lei de taxas e prezos públicos, a Lei xeral tributaria e as normas regulamentarias ditadas en desenvolvemento delas.

Artigo 7. *Regras xerais.*

Ás taxas reguladas neste capítulo seranlles de aplicación as seguintes regras xerais:

a) Os ingresos polas taxas portuarias de cada autoridade portuaria, xunto cos demais recursos económicos, responderán ao principio de equivalencia cos custos de posta á disposición de solo e infraestruturas e cos custos dos servizos prestados directamente pola autoridade portuaria, os cales deberán cubrir os gastos necesarios para o cumprimento das súas funcións, as cargas fiscais, a depreciación dos seus bens e instalacións, as súas obrigacións financeiras e un rendemento razoable sobre o activo non corrente neto medio do exercicio, excluindo o inmovilizado en curso, os activos por impostos diferidos e os debedores comerciais non correntes, que permita facer fronte ao financiamento dos novos investimentos.

Os ditos rendementos poderán ser establecidos anualmente ou ben como obxectivo de rendemento en períodos plurianuais.

O Ministerio de Fomento establecerá mediante orde ministerial os criterios polos cales se considerará que os rendementos son razoables.

Estes criterios velarán polo cumprimento do principio de autofinanciamento, evitando simultaneamente a competencia desleal entre portos e prácticas abusivas ou discriminatorias.

b) O importe da taxa de ocupación privativa fixarase tomando como referencia o valor de mercado correspondente ao ben de dominio público portuario ocupado.

c) O importe da taxa de actividade fixarase tomando como referencia a utilidade derivada do aproveitamento do dominio público para o usuario.

d) O importe das taxas de utilización fixarase tomando en consideración a utilidade derivada da utilización das infraestruturas portuarias e ademais terá en conta os custos directos e indirectos asociados á dotación e mantemento das infraestruturas portuarias, incluíndo os de estrutura que se lle imputen, os financeiros, os de amortización do inmovilizado e os necesarios para garantir o adecuado desenvolvemento da infraestrutura e dos servizos inherentes a esta en función das necesidades e requirimentos da demanda.

e) O importe da taxa de axudas á navegación fixarase para todo o sistema portuario de titularidade estatal, tomando en consideración os custos directos e indirectos asociados á dotación e adecuado mantemento do conxunto de instalacións de axuda á navegación marítima no litoral marítimo español, excluídas as que serven de aproximación e acceso aos portos e o seu balizamento.

f) Admítase a posibilidade de bonificacións nas taxas portuarias nos supostos e cos límites establecidos nesta lei, co obxecto de promover a competitividade e sustentabilidade económica e ambiental da actividade portuaria e do sistema de transporte. A aplicación a unha taxa de máis dunha bonificación das previstas nesta lei realizarase de forma sucesiva e multiplicativa. Para estes efectos, a cota íntegra multiplicarase, sucesivamente, polos coeficientes redutores correspondentes, entendéndose por coeficiente reductor a unidade menos o valor da bonificación en tanto por un.

g) Co obxecto de que se poida tomar en consideración a estrutura de custos de cada autoridade portuaria e garantir o principio de autosuficiencia económico-financeira, nun marco de competencia leal entre portos, cada autoridade portuaria poderá propor, no marco do plan de empresa anual, tres coeficientes correctores que se aplicarán, respectivamente, ás contías básicas das taxas do buque (T-1), da pasaxe (T-2) e da mercadoría (T-3), cos seguintes límites:

1.º Os coeficientes correctores propostos non poderán ser superiores a 1,30.

2.º No caso de que algún dos coeficientes correctores propostos sexa menor que a unidade, a rendibilidade anual do exercicio inmediatamente anterior ao plan de empresa, de se teren aplicado os novos coeficientes correctores propostos, debe ser positiva.

3.º No caso de que algún dos coeficientes correctores propostos sexa maior que a unidade, a rendibilidade anual no exercicio inmediatamente anterior ao plan de empresa, de se teren aplicado os novos coeficientes correctores propostos, non debe ser superior ao obxectivo de rendibilidade anual establecido para o conxunto do sistema portuario.

4.º No caso de que algún dos coeficientes correctores propostos sexa menor que 0,70, a rendibilidade anual no exercicio anterior ao plan de empresa, de se teren aplicado os novos coeficientes correctores propostos, non debe ser inferior ao obxectivo de rendibilidade anual establecido para o conxunto do sistema portuario.

5.º A diferenza entre os coeficientes correctores propostos non poderá ser maior que 0,30.

O ministro de Fomento desenvolverá, mediante orde, criterios xerais que deben rexer as propostas destes coeficientes correctores, en aplicación da política económica xeral que dite o Goberno, tendo en conta os seguintes principios:

Máxima contribución posible de cada porto á competitividade da súa área de influencia económica, limitando subidas de contías que poidan ter un efecto inflacionario ou un prexuízo grave sobre determinados tráfico, particularmente aqueles altamente dependentes do porto.

Autosuficiencia económica de cada autoridade portuaria, tendo en conta tanto a súa evolución pasada como as súas previsións económico-financeiras a medio e longo prazo, a través do establecemento de límites inferiores sobre as contías.

Garantir a leal competencia interportuaria, sobre a base da eficiencia e calidade dos servizos prestados ao menor custo posible, de forma que as contías das taxas incorporen a estrutura de custos de cada autoridade portuaria, evitando situacións de competencia desleal.

Cada autoridade portuaria realizará, de ser o caso, a proposta de coeficientes correctores tomando en consideración as previsións de evolución dos seus tráfico, o nivel de endebedamento, as súas necesidades de investimento e os seus obxectivos de xestión, así como a rendibilidade anual obxectivo e o rendemento razoable sobre o activo non corrente neto medio exigible para os exercicios

correspondentes. No caso de que non se propoña ningún entenderase que se manteñen os do exercicio anterior, sempre e cando se comprobe o cumprimento dos límites anteriores, ou terán un valor igual á unidade en caso de que non se aprobasen anteriormente. Os coeficientes correctores definitivos para cada autoridade portuaria estableceranse con carácter anual na Lei de orzamentos xerais do Estado ou na que, de ser o caso, se aprobe para estes efectos.

h) Nos casos en que esta lei estableza que a contía da taxa se determine en réxime de estimación simplificada, a súa repercusión, cando proceda, deberana levar a cabo os suxeitos pasivos polo importe que corresponda a ela no dito réxime.

i) As cotas íntegras das taxas de utilización, as bases impositivas e gravames da taxa de ocupación e as bonificacións aplicables ás taxas portuarias, así como os coeficientes correctores, deberán encontrarse publicados no portal da internet propio de cada autoridade portuaria. Portos do Estado deberá consolidar a dita información no seu propio portal.

#### Artigo 8. *Exencións.*

1. Estarán exentos do pagamento da taxa de ocupación regulada nesta lei:

a) Os órganos e entidades das administracións públicas que por necesidades de funcionamento deban situarse no dominio público portuario, por levaren a cabo no ámbito portuario ou marítimo actividades de control oficial de mercadorías, vixilancia, investigación e desenvolvemento tecnolóxico, inspección e protección do medio ambiente mariño e costeiro, de protección dos recursos pesqueiros, represión do contrabando, loita contra o tráfico ilícito de drogas, seguridade pública e control de pasaxeiros e de mercadorías, salvamento, loita contra a contaminación mariña, ensinanza marítimas e aquelas relacionadas coa defensa nacional.

b) A Cruz Vermella Española do Mar respecto ás actividades propias que ten encomendadas esta institución, e outras entidades de carácter humanitario, sen fins lucrativos e legalmente constituídas, cuxa actividade estea exclusivamente vinculada coa atención a tripulantes e pasaxeiros, que por necesidades de funcionamento deban situarse no dominio público portuario, logo de solicitude da exención á autoridade portuaria.

2. Estarán exentos do pagamento da taxa de actividade:

a) Os órganos e entidades das administracións públicas, respecto das actividades a que se refire a alínea a) do número anterior.

b) A Cruz Vermella do Mar e outras entidades de carácter humanitario, sen fins lucrativos e legalmente constituídas, respecto das actividades a que se refire a alínea b) do número anterior, logo de solicitude da exención á autoridade portuaria.

c) Os consignatarios de buques e de mercadorías, debidamente autorizados, con respecto á actividade de consignación de buques e de mercadorías, sempre e cando estas non impliquen a ocupación de dominio público.

d) Os fornecedores, debidamente autorizados, con respecto á actividade de fornecemento, sempre e cando esta non implique a ocupación de dominio público.

e) Os titulares de servizos comerciais e actividades que, non estando vinculados á ocupación privativa do dominio público, estean directamente relacionados coa entrada ou saída da zona de servizo do porto de mercadorías ou pasaxeiros.

f) As corporacións de dereito público e entidades sen fins lucrativos para aquelas actividades que se encontren directamente vinculadas coa actividade portuaria e que sexan de interese educativo, investigador, cultural, social ou deportivo, logo de solicitude da exención á autoridade portuaria.

3. Estarán exentos do pagamento das correspondentes taxas de utilización e de axudas á navegación:

a) Os buques de Estado, os buques e aeronaves afectados ao servizo da defensa nacional e, coa condición de reciprocidade, os dos exércitos de países integrados con España en asociacións ou alianzas militares de carácter internacional, así como as súas tropas e efectos militares, e os doutros países que non realicen operacións comerciais e cuxa visita teña carácter oficial ou de arribada forzosa, certificada pola autoridade competente.

b) As embarcacións, aeronaves e material propiedade das autoridades portuarias e os das administracións públicas, ou contratados por elas, dedicados ao servizo do porto e ás actividades de seguridade pública, vixilancia, inspección, investigación e protección do medio ambiente mariño e costeiro, protección dos recursos pesqueiros, represión do contrabando, loita contra o tráfico ilícito de drogas, salvamento, loita contra a contaminación mariña, ensinanzas marítimas e, en xeral, a misións oficiais da súa competencia. Así mesmo, coa condición de reciprocidade, as embarcacións e material das administracións doutros Estados dedicados ás mesmas actividades.

c) As embarcacións e material da Cruz Vermella Española do Mar dedicados aos labores que ten encomendados esta institución, así como as mercadorías de carácter humanitario enviadas a zonas ou rexións en crise ou de emerxencia, realizadas por entidades sen fins lucrativos e legalmente constituídas, logo de solicitude da exención á autoridade portuaria.

d) Embarcacións e buques a flote en construción, reparación, transformación, ou desmantelamento, cando se realicen en instalacións dedicadas fundamentalmente ás ditas actividades e estean outorgadas en concesión ou autorización que inclúan a lámina de auga na que se realicen as referidas operacións.

e) As embarcacións a vela con eslora non superior a 12 metros, unicamente respecto á taxa de axudas á navegación.

4. Para os efectos desta lei, consideraranse entidades sen fins lucrativos as enumeradas no artigo 2 da Lei 49/2002, do 23 de decembro, de réxime fiscal das entidades sen fins lucrativos e dos incentivos fiscais ao mecenado.

#### Artigo 9. *Xestión, revisión e garantías de cobramento das taxas.*

1. Axestión e recadación das taxas será efectuada polas autoridades portuarias, que poderán utilizar, para a efectividade do seu cobramento, as garantías constituídas para o efecto e, de ser o caso, a vía de constrinximento. A xestión recadatoria en período executivo poderá ser realizada, logo da formalización do oportuno convenio, polos órganos de recadación da Axencia Estatal de Administración Tributaria, ou polos que correspondan doutras administracións territoriais.

Os suxeitos pasivos estarán obrigados a practicar as operacións de cualificación e cuantificación necesarias para determinar e ingresar o importe da débeda tributaria. Os criterios, forma e prazos para iso serán aprobados mediante orde do Ministerio de Fomento.

As taxas serán obxecto de autoliquidación polos seus respectivos suxeitos pasivos, na forma e nos prazos que se determinen por resolución do Ministerio de Fomento.

2. Nos procedementos de aplicación dos tributos aplicaranse os principios e procedementos da Lei xeral tributaria e disposicións de desenvolvemento en canto non se opoñan ao previsto nesta lei.

3. A falta de pagamento de calquera das taxas portuarias poderá motivar, logo de apercebimento ao interesado e mentres non regularice a súa débeda tributaria, a prohibición ou perda do dereito á utilización ou aproveitamento especial das instalacións portuarias, comunicándollo previamente ao capitán marítimo no caso de afectar a navegación, a suspensión da actividade e, de ser o caso, a extinción do título administrativo correspondente, de acordo co previsto nesta lei.

Para estes efectos, entenderase que se produciu a falta de pagamento das taxas cando non se efectúe o ingreso da débeda tributaria en período voluntario.

### Sección 2.<sup>a</sup> Taxa de ocupación

#### Artigo 10. Taxa de ocupación.

1. O feito imponible desta taxa consiste na ocupación do dominio público portuario, e do voo e subsolo deste, en virtude dunha concesión ou autorización, e inclúe a prestación dos servizos comúns do porto relacionados co dominio público ocupado.

2. Son suxeitos pasivos contribuíntes da taxa, segundo proceda, o concesionario ou o titular da autorización.

3. A base imponible da taxa é o valor do ben de dominio público ocupado, que se determinará da forma seguinte:

a) Ocupación de terreos. Será o valor dos terreos, que se determinará sobre a base de criterios de mercado. Para tal efecto, a zona de servizo dividirase en áreas funcionais, asignando aos terreos incluídos en cada unha delas un valor por referencia a outros terreos do termo municipal ou dos termos municipais próximos, con similares usos e condicións, en particular os cualificados como uso loxístico, comercial ou industrial, tomando en consideración o aproveitamento que lles corresponda. Ademais, no caso de áreas destinadas á manipulación de mercadorías, poderá tomar tamén en consideración o valor de superficies portuarias que puideren ser alternativas para os tráxicos do dito porto.

Na valoración dos terreos de cada área portuaria deberá, ademais, terse en conta o grao de urbanización xeral da zona, as características de ordenación establecidas no plan especial do porto, a súa centralidade na zona de servizo, e a súa proximidade, accesibilidade e a conexión cos diferentes modos e infraestruturas de transporte, en particular, as instalacións de atracada e áreas de auga abrigada.

b) Ocupación das augas do porto. Será o valor dos espazos de auga incluídos en cada unha das áreas funcionais en que se divida a zona de servizo do porto, que se determinará por referencia ao valor dos terreos das áreas da zona de servizo con similar finalidade ou uso ou, de ser o caso, ao dos terreos máis próximos. Na valoración deberán terse en conta as condicións de abrigo, profundidade e localización das augas, sen que poida exceder do valor dos terreos de referencia.

Non obstante, cando o espazo de auga se outorgue en concesión para o seu recheo, o valor daquel será o asignado aos terreos de similar utilidade que se encontren máis próximos.

c) Ocupación de obras e instalacións. O valor do ben de dominio público ocupado estará integrado polos seguintes conceptos:

1.º O valor dos terreos e das augas ocupados.

2.º O valor das infraestruturas, superestruturas e instalacións, no momento de outorgamento delas, calculado sobre a base de criterios de mercado, e o valor da súa depreciación anual. Estes valores, que serán aprobados pola autoridade portuaria, permanecerán constantes durante o período da concesión, e non será de aplicación a actualización anual prevista no número 6.

O cálculo do valor das obras e instalacións e do valor da súa depreciación será realizado polas autoridades portuarias conforme os seguintes criterios:

2.º1 Se se trata dun ben construído a cargo da autoridade portuaria e desde a data de recepción non transcorreron máis de cinco anos, deberá considerarse como valor inicial do ben o custo total do investimento.

2.º2 Nos restantes casos, o valor do ben determinarase mediante taxación realizada por unha sociedade de taxación inscrita no Rexistro de Sociedades de Taxación do Banco de España, salvo cando se trate de bens cuxo valor non supere os tres millóns de euros, caso en que a taxación poderá ser realizada polos servizos

técnicos da autoridade portuaria. En ambos os casos, o valor do ben determinarase no momento do outorgamento, permanecerá constante, e tomarase en consideración, entre outros factores, o uso a que se destine, o seu estado de conservación e a súa posible obsolescencia. Para os efectos de outorgamento de novas concesións ou autorizacións, estas valoracións terán unha vixencia de cinco anos, salvo cando os bens teñan sufrido, a xuízo da autoridade portuaria, desde a última valoración, unha alteración significativa no seu valor de mercado.

2.º3 A depreciación anual será o resultado de dividir o valor do ben pola súa vida útil. No caso do 2.º1 a vida útil determinarase aplicando as táboas de vidas útiles vixentes para os activos integrantes do inmovilizado material dos organismos públicos portuarios. No caso do 2.º2 a vida útil será a que se estableza na taxación.

2.º4 En caso de prórroga da concesión ou autorización, procederase a unha nova taxación das obras e instalacións cando estas revertan á autoridade portuaria.

d) Cando a ocupación do dominio público portuario inclúa un uso consuntivo deste, o valor deste uso será o dos materiais consumidos a prezo de mercado.

4. O tipo de gravame anual aplicable á base impositiva será o seguinte:

a) De acordo co disposto no título de outorgamento, no suposto de ocupación de terreos e de augas do porto para:

1.º Actividades portuarias relacionadas co intercambio entre modos de transporte, as relativas ao desenvolvemento de servizos portuarios, así como actividades portuarias comerciais, pesqueiras e náutico-deportivas: o 6 por cento.

2.º Actividades auxiliares ou complementarias das actividades portuarias, incluídas as loxísticas, de almacenaxe e as que correspondan a empresas industriais ou comerciais: o 7 por cento.

3.º Actividades relativas a usos vinculados á interacción porto-cidade: 8 por cento.

b) No caso de ocupación do voo ou subsolo de terreos ou espazos somerxidos: o 3 por cento do valor da base impositiva que corresponda aos respectivos terreos ou augas, salvo que o seu uso impida a utilización da superficie, caso en que o tipo de gravame será o que corresponda de acordo co previsto no número 4.a) anterior.

c) De acordo co disposto no título de outorgamento, no suposto de ocupación de obras e instalacións para:

1.º Actividades portuarias relacionadas co intercambio entre modos de transporte, as relativas ao desenvolvemento de servizos portuarios e a outras actividades portuarias comerciais, pesqueiras e náutico-deportivas: o 6 por cento do valor dos terreos e do espazo de auga, o 4 por cento do valor das obras e instalacións e o 100 por cento do valor da depreciación anual asignada. No caso de lonxas pesqueiras, e outras obras ou instalacións asociadas coa actividade pesqueira, o tipo de gravame aplicable ao valor da obra ou instalación será do 0,5 por cento.

2.º Actividades auxiliares ou complementarias das actividades portuarias, incluídas as loxísticas, de almacenaxe e as que correspondan a empresas industriais ou comerciais: o 7 por cento do valor dos terreos, do espazo de auga e das obras e instalacións e o 100 por cento do valor da depreciación anual asignada.

3.º Actividades relativas a usos vinculados á interacción porto-cidade, o 8 por cento do valor dos terreos, do espazo de auga e das obras e instalacións e o 100 por cento do valor da depreciación anual asignada.

d) No suposto de uso consuntivo: o 100 por cento do valor dos materiais consumidos.

Os gravames que se aplicarán aos terreos e instalacións cuxo obxecto de concesión sexa a construción, reparación ou desmantelamento de buque ou embarcacións serán os correspondentes a actividades portuarias, dado que estas actividades non se poden desenvolver afastadas do litoral.

5. Para a determinación do valor dos terreos e das augas do porto, o ministro de Fomento aprobará, por proposta de cada autoridade portuaria, a correspondente valoración da zona de servizo do porto e dos terreos afectados a axudas á navegación, cuxa xestión se atribúe a cada autoridade portuaria, co informe previo do Ministerio de Economía e Facenda e de Portos do Estado. A proposta da autoridade portuaria deberá estar xustificada e incluír unha memoria económico-financiera.

Previamente á solicitude destes informes e á remisión do expediente ao Ministerio de Fomento a través de Portos do Estado, a autoridade portuaria someterá a información pública a súa proposta durante un prazo non inferior a 20 días.

A orde de aprobación da correspondente valoración será publicada no «Boletín Oficial del Estado». Os valores contidos na orde non serán susceptibles de recurso autónomo, sen prexuízo dos que procedan contra a notificación individual conxunta do dito valor e da nova contía da taxa aos concesionarios e titulares de autorizacións.

Tales valoracións actualizaranse o 1 de xaneiro de cada ano nunha proporción equivalente ao 75 por cento da variación interanual experimentada polo índice xeral de prezos de consumo para o conxunto nacional total (IPC) correspondente ao mes de outubro anterior. Ademais, poderán revisarse para a totalidade da zona de servizo e dos terreos afectados a axudas á navegación cada cinco anos e, en todo caso, deberán revisarse, polo menos, cada 10 anos. Así mesmo, deberán revisarse cando se aprobe ou modifique o instrumento de delimitación de espazos e usos portuarios, na parte da zona de servizo que se encuentre afectada pola dita modificación ou cando se produza calquera circunstancia que poida afectar o seu valor. Cando se incorpore un novo terreo asignaráselle o valor correspondente aos terreos da área funcional de similares características.

A actualización do valor dos terreos e augas do porto non afectará as concesións e autorizacións outorgadas, sen prexuízo da actualización da contía da taxa conforme o previsto no número seguinte.

6. A autoridade portuaria reflectirá nas condicións da concesión ou autorización a cota íntegra da taxa, que será actualizada anualmente, no que respecta á ocupación de terreos e augas, nunha proporción equivalente ao 75 por cento da variación interanual experimentada polo índice xeral de prezos de consumo para o conxunto nacional total (IPC) correspondente ao mes de outubro anterior.

A cota íntegra da taxa nas concesións e autorizacións será, ademais, revisada de acordo coas novas valoracións que sexan aprobadas polo Ministro de Fomento de conformidade co establecido no número anterior. Se como consecuencia destas revisións a contía da cota íntegra sufrir un incremento superior ao 10 por cento, aplicarase un incremento máximo anual do 10 por cento ata alcanzar a cota resultante da nova valoración. Todo isto, sen prexuízo da actualización prevista no parágrafo precedente. En ningún caso, como consecuencia das revisións que se produzan durante o período de vixencia da concesión, o importe da cota íntegra da taxa poderá incrementarse en máis dun 20 por cento, cada 15 anos, da contía fixada no título administrativo ou, de ser o caso, da establecida nunha revisión anterior, debidamente actualizada en ambos os casos en función do IPC. A anterior limitación non será de aplicación ás áreas da zona de servizo destinadas a usos vinculados á interacción porto-cidade e outros usos non portuarios.

7. O devengo da taxa producirase no momento de notificación da resolución de outorgamento da concesión ou autorización, salvo nos supostos de concesións cuxo inicio se vincule á data de extinción doutra concesión, ou á data de finalización de obras que executa a autoridade portuaria, en que o devengo se producirá no momento da posta á disposición dos terreos.

A taxa será exixible por adiantado e nos prazos que figuren nas cláusulas da concesión ou autorización, que non poderán ser superiores a un ano. Non obstante, a autoridade portuaria poderá acordar pagamentos anticipados á conta da taxa que afectan prazos superiores para financiar a execución de obras a cargo da autoridade portuaria.

Ademais, con carácter excepcional, e debidamente xustificado, a autoridade portuaria poderá admitir pagamentos diferidos desta taxa, sempre e cando se cumpran os seguintes requisitos:

- a) Os pagamentos anuais desta taxa serán sempre superiores ao 75 por cento da contía correspondente a cada ano.
- b) Nun período máximo de 10 anos, a suma dos pagamentos anuais percibidos deberá ser igual á contía total acumulada correspondente ao dito período.
- c) O consello de administración da autoridade portuaria deberá aprobar o plan de pagamentos diferidos, contando co previo informe favorable de Portos do Estado.
- d) En caso de extinción da concesión ou autorización por calquera causa durante o período de pagamentos diferido, deberán liquidarse as cantidades pendentes de pagamento ata alcanzar a contía total da taxa que lle corresponda.

8. Nos concursos convocados pola autoridade portuaria para o outorgamento das concesións ou autorizacións, os pregos de bases poderán conter, entre os criterios para a súa resolución, o de que os licitadores oferten importes adicionais aos establecidos para esta taxa. As cantidades adicionais ofertadas, ao careceren de natureza tributaria, non estarán sometidas ao réxime de actualización previsto no número 6.

9. A autoridade portuaria aplicará bonificacións á cota da taxa, que deberán reflectirse nas condicións da concesión ou autorización nos seguintes supostos:

a) Cando os suxeitos pasivos realicen investimentos en obras de recheo, consolidación ou mellora de terreos. A contía da bonificación determinarase en función do investimento realizado, de conformidade cos seguintes criterios:

1.º Cando o proxecto dunha concesión inclúa a realización de investimentos en obras de recheo a cargo do concesionario, a bonificación cuantificarase en función da altura media de recheo ata unha cota dun metro por encima da preamar viva equinoccial, o custo unitario medio do recheo (por m<sup>3</sup>), o valor por m<sup>2</sup> da superficie obxecto de recheo e o tipo de gravame anual, ambos os conceptos para efectos do cálculo da taxa de ocupación, e os anos de concesión, consonte a seguinte fórmula:

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

onde:

b = bonificación (%) redondeada á primeira cifra decimal, aplicable desde o momento de finalización das obras, segundo o prazo aprobado.

Cr = custo medio do recheo establecido pola autoridade portuaria (€/m<sup>3</sup>), calculado no momento de outorgamento da concesión.

h = altura media do recheo ata un metro por encima da preamar viva equinoccial (m).

Vt = valor da superficie que vaia ser obxecto de recheo, para efectos da concesión de dominio público (€/m<sup>2</sup>) no momento de outorgamento da concesión.

t = tipo de gravame anual (%) fixado no outorgamento da concesión.

n = prazo restante da concesión no momento de finalización das obras.

k = 1,20 para n menor ou igual a 10 anos e k=1,15 para n maior que 10 anos.

2.º Esta bonificación tamén se aplicará ás concesións cuxos proxectos prevexan a realización polo concesionario de investimentos en obras de consolidación



ou mellora de terreos insuficientemente consolidados ou deficientes. Non serán obxecto de bonificación os investimentos en cimentacións.

A bonificación establecerase en función do investimento unitario por m<sup>2</sup>, realizado para consolidar o recheo e obter unha explanada aceptable E1 ou boa E2 nun recheo consolidado, de acordo coas recomendacións ROM 4.1-94, «Proxecto e construción de pavimentos portuarios»; o valor por m<sup>2</sup> da superficie obxecto de consolidación ou mellora e o tipo de gravame anual, ambos os conceptos para efectos do cálculo da taxa de ocupación; e os anos de concesión, conforme a seguinte fórmula:

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

onde:

b = bonificación (%) redondeada á primeira cifra decimal, aplicable desde o momento de finalización das obras, segundo o prazo aprobado.

I<sub>c</sub> = investimento unitario en obras de consolidación ou mellora de terreos establecido pola autoridade portuaria (€/m<sup>2</sup>), calculado no momento de outorgamento da concesión.

V<sub>t</sub> = valor da superficie de terreo que vaia ser obxecto de consolidación ou mellora, para efectos da concesión de dominio público (€/m<sup>2</sup>), no momento de outorgamento da concesión.

t = tipo de gravame anual (%) fixado no outorgamento da concesión.

n = prazo restante da concesión no momento de finalización das obras.

k = 1,20 para n menor ou igual a 10 anos e k=1,15 para n maior que 10 anos.

3.º No caso de que se produzan simultaneamente obras de recheo e de consolidación ou mellora a cargo do concesionario sobre a mesma superficie, a bonificación será a suma das obtidas de acordo coas formulacións dos números 1.º e 2.º, sen que a suma de ambas poida superar o 75 por cento.

4.º As bonificacións outorgadas non serán de aplicación nas prórrogas que, de ser o caso, poidan outorgarse, sen prexuízo das novas bonificacións que, eventualmente, poidan establecerse por novos investimentos nestes mesmos conceptos para as concesións prorrogadas.

b) Cando o obxecto da concesión consista na urbanización e comercialización de zonas de actividades loxísticas. A contía da bonificación determinarase en función do investimento privado realizado, de conformidade co seguinte:

1.º A bonificación será aplicable a cada fase non urbanizada establecida no título de concesión mentres non estean finalizadas as obras, segundo o programa establecido no dito título.

A bonificación establecerase en función da relación entre o investimento e o valor do terreo, para efectos do cálculo da taxa de ocupación, segundo a seguinte escala:

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

onde:

Iu = investimento unitario en obras de urbanización establecido pola autoridade portuaria (€/m<sup>2</sup>).

Vt = valor da superficie de terreo que vaia ser obxecto de urbanización e comercialización, para efectos da concesión de dominio público (€/m<sup>2</sup>), no momento de outorgamento da concesión.

i = relación entre o investimento en obras de urbanización e o valor dos terreos (en tanto por cento)

2.º A bonificación non poderá exceder do 50 por cento da cota da taxa aplicable por ocupación dos terreos que se vaian urbanizar. Esta bonificación aplicarase durante a realización das obras e ata que finalicen estas, de conformidade co programa establecido no título de concesión.

c) Cando o titular da concesión ou autorización sexa un órgano ou entidade das administracións públicas e o obxecto delas sexan actividades de interese social ou cultural: o importe desta bonificación será do 50 por cento da cota correspondente á taxa.

d) Cando o titular da concesión ou autorización sexa unha corporación de dereito público cuxa actividade se encontre directamente vinculada coa actividade portuaria: o importe desta bonificación será do 50 por cento da cota correspondente á taxa asociada aos espazos terrestres, os de auga e ás obras e instalacións destinados exclusivamente á finalidade corporativa, para cuxo efecto se deberá incluír no título de outorgamento un plano no que se determine a superficie, obras e instalacións dedicadas á dita finalidade.

e) Cando o titular da concesión sexa un club náutico ou outro deportivo sen fins lucrativos, sempre que polo menos un 80% dos puntos de atracada estean destinados a embarcacións con eslora inferior a doce metros: o importe desta bonificación será do 30 por cento da cota correspondente á taxa asociada aos espazos terrestres, os de auga e ás obras e instalacións destinados exclusivamente á realización de actividades náuticas, para cuxo efecto deberá incluírse no título de outorgamento un plano no que se determine a superficie, obras e instalacións dedicadas á dita finalidade.

f) Cando o titular da concesión execute ao seu cargo obra civil correspondente a infraestruturas, recheos, obras de consolidación e mellora do terreo, superestruturas e instalacións destinadas a actividades portuarias relacionadas co intercambio entre modos de transporte e á prestación de servizos portuarios (excluída a relacionada con equipamentos de manipulación de mercadorías), por un prazo de execución mínimo de tres meses e superficie mínima de 1.000 metros cadrados: o importe desta bonificación será do 95 por cento da cota da taxa, aplicada á liquidación correspondente á superficie sobre a cal se realizan as obras e durante o período de execución delas, ata a data da súa finalización establecida pola autoridade portuaria ao aprobar o proxecto, ou establecida no título de concesión, cun máximo de dous anos, de conformidade co seguinte:

O concesionario deberao solicitar antes do inicio das obras.

Na superficie sobre a cal se executen as obras non terá lugar actividade de explotación ningunha pola que o concesionario poida obter beneficio económico.

As obras deben corresponder a un proxecto aprobado pola autoridade portuaria.

O concesionario deberá estar ao día das súas obrigacións concesionais, en especial as relativas a compromisos de investimento, aboamento de taxas portuarias e, de ser o caso, compromisos de política comercial.

O concesionario non debe estar en situación de falta de pagamento de taxas, nin ter incoado expediente sancionador ou de caducidade da concesión ou suspensión ou extinción da licenza.

No suposto de que o proxecto prevexa a execución da obra por fases, cada unha das fases considerarase por separado á hora de aplicar a bonificación.

No suposto de que o concesionario incumprir algún destes requisitos, a bonificación quedará automaticamente extinguida e o concesionario deberá aboar á autoridade portuaria as cantidades bonificadas máis os xuros correspondentes.

g) Cando o obxecto da concesión consista nunha terminal de vehículos en réxime de mercadoría e na concesión se dispoña de superficie adicional de almacenamento con base en investimentos executados polo concesionario mediante a construción de almacéns ou silos verticais, superior, no seu conxunto, á propia superficie obxecto de concesión, esta bonificación será do 30 por cento da contía correspondente á ocupación de terreos. Esta bonificación será aplicable a partir da entrada en servizo das superficies adicionais. No caso de que as superficies adicionais estean en servizo antes da data de entrada en vigor desta lei aplicarase a partir da dita data.

10. Co obxecto de impulsar a competitividade dos portos españois e a súa adaptación ás condicións existentes en cada momento nos mercados internacionais, cando o obxecto da concesión sexa unha terminal marítima de mercadorías poderán aplicarse bonificacións singulares con carácter anual de ata o 30% da cota correspondente á taxa de ocupación.

Por proposta do consello de administración da autoridade portuaria, no correspondente plan de empresa deberanse fixar de forma motivada as bonificacións aplicables a cada un dos tipos de terminais de mercadorías de acordo coa situación conxuntural en que se encontra o porto en relación coas condicións existentes de competencia internacional e dos mercados asociados coa mercadoría que se manipula nela. Na Lei de orzamentos xerais do Estado ou na que, de ser o caso, se aprobe, incluíranse as bonificacións asignadas a cada tipo destas terminais.

Esta bonificación ou a posibilidade dela non deberá reflectirse en ningún caso no título de outorgamento da concesión ou autorización. A aplicación desta bonificación nun exercicio non xera ao suxeito pasivo o dereito a percibir en exercicios sucesivos nin ningún tipo de dereito concesional.

### Sección 3.<sup>a</sup> Taxa de actividade

#### Artigo 11. Taxa de actividade.

1. O feito imponible desta taxa consiste no exercicio de actividades comerciais, industriais e de servizos no dominio público portuario, suxeitas a autorización por parte da autoridade portuaria.

No suposto de que as anteriores actividades impliquen a ocupación do dominio público portuario, a autorización de actividade entenderase incorporada na correspondente concesión ou autorización de ocupación do dominio público, sen prexuízo da exixencia das taxas que procedan por ambos os conceptos.

No suposto de que a actividade implique a prestación dun servizo portuario, a autorización de actividade entenderase incorporada na correspondente licenza ou título administrativo habilitante de prestación do servizo portuario, debendo incluírse esta taxa na mencionada licenza.

2. Será suxeito pasivo da taxa o titular da autorización de actividade, o titular da concesión ou autorización de ocupación de dominio público ou o titular da licenza de prestación de servizo portuario, segundo proceda.

3. O devengo da taxa producirase na data de inicio da actividade ou, no caso de actividades que impliquen a ocupación do dominio público portuario, desde o prazo máximo para o inicio da actividade establecido no título de concesión, salvo causas xustificadas a xuízo da autoridade portuaria.

4. A cota íntegra da taxa será calculada pola autoridade portuaria aplicando á base impositiva o correspondente tipo de gravame de acordo cos seguintes criterios e límites:

a) Criterios para a fixación da base impositiva:

1.º Nos servizos e actividades de manipulación de carga, a base impositiva será o número de unidades de carga manipuladas, medidas en toneladas, número de contedores ou outros elementos de transporte tipificados, vehículos ou calquera outra unidade de presentación da mercadoría.

2.º No servizo á pasaxe será o número de pasaxeiros e vehículos en réxime de pasaxe embarcados e desembarcados.

3.º Nos servizos técnico-náuticos será o número de unidades de arqueo bruto (GT) dos buques servidos ou o número de servizos prestados.

4.º No servizo de recollida de refugallos procedentes de buques será a cantidade recollida ou o número de servizos prestados.

5.º No resto de servizos e actividades portuarias, así como as auxiliares e complementarias, a base impositiva será o número de unidades representativas da contía do servizo prestado ou da actividade desenvolta ou o número de servizos prestados. Cando non sexa posible a súa medición, será o volume de negocio desenvolto no porto.

6.º No caso de actividades relativas a usos vinculados á interacción portocidade será o número de unidades representativas da contía da actividade desenvolta ou o volume de negocio desenvolto no porto.

b) A autoridade portuaria fixará o tipo de gravame, o cal deberá garantir a adecuada explotación do dominio público portuario, tomando en consideración, entre outros:

As características e condicionamentos específicos de cada actividade e a súa situación competitiva.

O interese portuario da actividade e da súa influencia na consolidación de tráfico existentes e captación de novos tráfico.

O nivel de investimento privado.

As previsións razoables da información económico-financeira da actividade, de acordo cos seguintes límites:

Superior:

Nos casos previstos na letra a), números 1.º, 2.º, 3.º, 4.º e 5.º, a cota íntegra anual da taxa non poderá exceder do maior dos seguintes valores que sexan aplicables:

1.º Do 100 por cento da cota líquida anual da taxa por ocupación do dominio público.

2.º Da cantidade que resulte de aplicar os seguintes tipos de gravame ao volume de tráfico portuario manipulado:

0,60 € por tonelada de granel líquido.

0,90 € por tonelada de granel sólido.

1,20 € por tonelada de mercadoría xeral.

10,00 € por unidade de contedor normalizado menor ou igual de 20', incluída, de ser o caso, unha plataforma de ata 6,10 m e vehículo rixido con caixa de ata 6,10 m

20,00 € por unidade de contedor normalizado maior que 20', incluída, de ser o caso, unha plataforma de transporte, semirremolque ou remolque de ata 12,30 m e vehículo rixido ou articulado con caixa de ata 12,30 m.

25,00 € por unidade de vehículo articulado con varios remolques ou semirremolques (tren de estrada).

1,50 € por unidade de elemento de transporte ou de carga baleiro que non teñan a condición de mercadoría.

4,00 € por vehículo en réxime de mercadoría de máis de 1.500 kg de peso e 2,00 € por vehículo en réxime de mercadoría de non máis de 1.500 kg de peso.

1,80 € por pasaxeiro.

2,00 € por motocicletas, vehículos de dúas rodas, automóviles de turismo e vehículos similares, incluídos elementos remolcados, en réxime de pasaxe.

10,00 € por autocares e vehículos de transporte colectivo.

Estes tipos máximos actualizaranse anualmente na mesma proporción equivalente ao 75% da variación interanual experimentada polo índice xeral de prezos de consumo para o conxunto nacional total (IPC) no mes de outubro. A dita actualización será efectiva a partir do 1 de xaneiro seguinte.

3.º Do 6 por cento do importe neto anual da cifra de negocio ou, no seu defecto, do volume de negocio desenvolto no porto ao abeiro da autorización.

A cota íntegra anual no caso previsto na letra a) número 6.º) non será superior ao 8 por cento do importe neto anual da cifra de negocio ou, no seu defecto, do volume de negocio desenvolto no porto ao abeiro da autorización ou licenza.

Inferior:

Nos casos previstos na letra a), números 1.º, 2.º, 3.º, 4.º e 5.º, a cota íntegra anual non será inferior aos seguintes valores, segundo corresponda:

1.º Cando a actividade se realice con ocupación privativa do dominio público portuario, un 20 por cento da cota líquida anual da taxa de ocupación correspondente aos valores dos terreos e das augas ocupadas. Non obstante, nestes casos, cando se adopte como base imponible da taxa de actividade o volume de tráfico, non poderá ser inferior ao valor resultante de aplicar o tipo de gravame fixado ao tráfico ou actividade mínimo anual comprometido, de ser o caso, no título habilitante da ocupación do dominio público.

2.º Cando a actividade se realice sen ocupación privativa do dominio público, un un por cento do importe neto anual da cifra de negocio ou, no seu defecto, do volume de negocio desenvolto no porto ao abeiro da autorización ou licenza.

A cota íntegra anual no caso previsto na letra a) número 6.º) non será inferior ao 2 por cento do importe neto anual da cifra de negocio ou, no seu defecto, do volume de negocio desenvolto no porto ao abeiro da autorización.

A base imponible e o tipo de gravame asociado a ela serán fixados, no momento de outorgamento da autorización ou licenza, de acordo cos criterios e límites establecidos neste artigo, debendo figurar na autorización de actividade, na licenza ou, de ser o caso, no título habilitante da concesión ou autorización de ocupación privativa de dominio público portuario. A base imponible e o tipo de gravame non serán revisables, sen prexuízo da súa actualización conforme o establecido no número 5 deste artigo.

5. Cando a base imponible da taxa non sexa o volume de negocio, o tipo de gravame actualizarase anualmente a partir do 1 de xaneiro, na mesma proporción equivalente ao 75 por cento da variación interanual experimentada polo índice xeral de prezos de consumo para o conxunto nacional total (IPC) no mes de outubro anterior. A dita actualización farase efectiva a partir do 1 de xaneiro seguinte.

6. A taxa será exixible de conformidade co establecido nas cláusulas do título habilitante, sen que se poida establecer un prazo de liquidación superior a un ano. No suposto de que a taxa sexa exixible por adiantado a súa contía calcularase, para o primeiro exercicio, sobre as estimacións efectuadas en relación co volume de tráfico ou de negocio e, nos exercicios sucesivos, sobre os datos do ano anterior; procederase á súa regularización ao final de cada exercicio cos datos reais.

7. Nos concursos convocados pola autoridade portuaria para o outorgamento das concesións ou autorizacións, os pregos de bases poderán conter, entre os criterios para a súa resolución, o de que os licitadores oferten importes adicionais aos establecidos para esta taxa. As cantidades adicionais ofertadas, ao careceren de natureza tributaria, non deberán actualizarse conforme o establecido no número 5.

#### *Sección 4.ª Taxas de utilización*

##### *Artigo 12. Ámbito de aplicación.*

1. As autoridades portuarias exixirán pola utilización das instalacións portuarias o pagamento das seguintes taxas:

- T-1: taxa do buque.
- T-2: taxa da pasaxe.
- T-3: taxa da mercadoría.
- T-4: taxa da pesca fresca.
- T-5: taxa das embarcacións deportivas e de recreo.
- T-6: taxa por utilización especial da zona de tránsito.

2. A realización dos feitos impositivos nas taxas de utilización producirase pola utilización de todos ou algún dos bens ou instalacións relacionados neles.

##### *Artigo 13. Taxa do buque (T-1).*

1. O feito impositivo desta taxa é a utilización polos buques das augas da zona de servizo do porto e das obras e instalacións portuarias que permiten o acceso marítimo ao posto de atracada ou de fondeo que lles fose asignado e a estancia neles nas condicións que se establezan. Así mesmo, constitúe o feito impositivo desta taxa a prestación dos servizos comúns de titularidade da respectiva autoridade portuaria dos que se benefician os usuarios sen necesidade de solicitude, relacionados cos anteriores elementos do dominio público.

2. Serán suxeitos pasivos, a título de contribuíntes e solidariamente, o propietario, o navieiro e o capitán do buque.

Se o buque se encontra consignado será suxeito pasivo substituto dos contribuíntes o consignatario do buque.

Nos peiraos, pantaláns e instalacións portuarias de atracada outorgadas en concesión ou autorización, será suxeito pasivo substituto dos contribuíntes o concesionario ou o autorizado.

Todos os substitutos designados neste precepto quedarán solidariamente obrigados ao cumprimento das prestacións materiais e formais derivadas da obrigaón tributaria, sen prexuízo de que a autoridade portuaria se dirixa en primeiro lugar ao titular da concesión ou da autorización. En caso de incumprimento das súas obrigaóns por parte dos substitutos, en especial en caso de falta de pagamento da taxa, a autoridade portuaria poderá exixir aos contribuíntes o seu cumprimento. Todo isto, sen prexuízo das responsabilidades en que poidan ter incorrido os substitutos.

3. Esta taxa devengarase cando o buque entre nas augas da zona de servizo do porto.

4. A cota íntegra da taxa será a seguinte:

1. Polo acceso e estancia dos buques ou artefactos flotantes no posto de atracada ou de fondeo, na zona I ou interior das augas portuarias, excepto no caso de atracada en dique exento, a cantidade resultante do produto da centésima parte do arqueo bruto do buque (GT), cun mínimo de 100 GT, polo tempo de estancia, computado en períodos dunha hora ou fracción cun mínimo de tres horas por escala e un máximo de 15 horas por escala cada 24 horas, e pola cantidade resultante de aplicar á contía básica B, ou S no caso de transporte marítimo de curta distancia, o

coeficiente corrector da taxa do buque aprobado conforme o disposto no artigo 7 g) e os seguintes coeficientes, segundo corresponda:

1.º Atracada non outorgada en concesión ou autorización:

Buques atracados de costado a peiraos ou pantaláns: 1,00.

Buques atracados de punta a peiraos ou pantaláns, buques abarloados a outros buques, buques amarrados a boias ou a puntos fixos que non teñan a consideración de puntos de atracada, e buques fondeados: 0,80.

2.º Atracada outorgada en concesión ou autorización:

Atracados ou fondeados con espazo de auga en concesión ou autorización, sempre que a superficie do espazo de auga outorgado en concesión sexa, polo menos, a superficie requirida polo buque para a súa permanencia no posto de atracada en condicións de seguridade:

0,60 para buques atracados de costado a peiraos ou pantaláns.

0,50 para buques atracados de punta a peiraos e pantaláns, buques abarloados a outros buques, buques amarrados a boias ou a puntos fixos que non teñan a condición de atracadas, e buques fondeados.

Atracados ou fondeados sen espazo ou con espazo insuficiente de auga en concesión ou autorización:

0,70 para buques atracados de costado a peiraos ou pantaláns.

0,60 para buques atracados de punta a peiraos e pantaláns, buques abarloados a outros buques, buques amarrados a boias ou a puntos fixos que non teñan a condición de puntos de atracada, e buques fondeados.

3.º Atracada ou fondeo en portos en réxime concesional: 0,30.

4.º Atracada ou fondeo de buques que entran en zona I unicamente para avituallarse, aprovisionarse ou reparar, con estancia máxima de 48 horas, aplicarase un coeficiente de 0,25 á cota íntegra prevista nos números 1.º a 3.º Para estancia superior a 48 horas, aplicarase o réxime xeral que lle corresponda para todo o período.

5.º En razón da estancia e utilización prolongada das instalacións de atracada ou fondeo situadas na zona I, ben por desenvolver o buque as súas actividades fundamentalmente no interior da zona de servizo do porto, ben por permanecer no posto de atracada, exceptúanse do réxime tarifario establecido nos anteriores números 1.º e 4.º os buques cando cumpran as citadas condicións, aos cales se lles aplicarán os seguintes coeficientes segundo corresponda:

Buques de tráfico interior de mercadorías e pasaxeiros exclusivamente na zona de servizo do porto, ou en augas marítimas interiores tales como rías ou baías: 4,00.

Buques destinados á dragaxe e ao avituallamento: 4,67.

Buques a flote en construción, gran reparación, transformación, así como buques en desmantelamento, fóra dun estaleiro: 1,33.

Buques a flote en construción, gran reparación, transformación, así como buques en desmantelamento en estaleiro: 0,50.

Buques pesqueiros, cando estean en paro biolóxico, en veda ou carezan de licenza: 0,45.

Buques en depósito xudicial: 1,00.

Buques inactivos, incluso pesqueiros e artefactos flotantes: 4,67.

Buques destinados á prestación dos servizos de remolque, amarre, practicaxe e a outros servizos portuarios: 2,33.

Outros buques cuxa estancia sexa superior a un mes, a partir de que finalice o dito período: 4,67.

Para os efectos de aplicación deste número, considerarase estancia e utilización prolongada a que sexa debida aos supostos anteriores sempre que sexa superior a sete días, salvo o especificamente disposto ao respecto no último suposto.

Nos supostos de buques destinados a dragaxes e avituallamento e de buques destinados aos servizos de remolque, amarre, practicaxe e a outros servizos portuarios, serán de aplicación os valores de 4,67 e 2,33 respectivamente, desde o primeiro día de estancia na zona I.

Nestes supostos, o mínimo arqueo bruto do buque (GT) que se considerará no cálculo da cota íntegra da taxa será de 50 GT, e o tempo de estancia non se medirá en períodos dunha hora ou fracción, como é a norma xeral, senón en períodos de 24 horas ou fracción.

Ademais, a cota íntegra da taxa nos supostos deste número 5.º será a que resulte de aplicar á prevista os coeficientes seguintes, sempre que o posto de atracada estea outorgado en concesión ou autorización:

En atracadas outorgadas en concesión ou autorización, sen espazo ou con espazo insuficiente de auga en concesión ou autorización: 0,70.

En atracadas outorgadas en concesión ou autorización, cando o espazo de auga ocupada estea tamén en concesión ou autorización, sempre que a superficie do espazo de auga outorgado en concesión sexa, cando menos, a superficie requirida polo buque para a súa permanencia no posto de atracada en condicións de seguridade: 0,60.

En portos outorgados en concesión: 0,30.

6.º Sen utilización de posto de atracada ou fondeo:

No caso de acceso ou partida dos buques ata ou desde dique seco ou flotante, grada ou instalación de varada, ou en xeral por acceso sen utilización de posto de atracada ou fondeo, a cota íntegra da taxa será o produto da contía básica (B ou S no caso do transporte marítimo de curta distancia) polo coeficiente corrector da taxa do buque establecido conforme o disposto no artigo 7.g), pola centésima parte do arqueo bruto do buque (GT, cun mínimo de 100 GT) e por un coeficiente igual a 2,00.

7.º Aos buques de cruceiro turístico:

Con carácter xeral: 0,70.

Cando realicen unha escala nun porto considerado como porto base, de acordo coa definición contida no anexo II desta lei: 0,56.

Cando pertenzan a unha mesma compañía de cruceiros, de acordo coa definición contida no anexo II desta lei, sempre que en conxunto realicen, cando menos, 12 escalas nun ano como porto base ou 8 escalas se o tráfico é manifestamente estacional: 0,50.

Enténdese que o tráfico é manifestamente estacional cando todas as escalas anuais se concentran nun trimestre.

Estes coeficientes son compatibles cos dos números 1.º, 2.º e 3.º

8.º Aos buques que realicen a carga ou descarga de mercadorías por rolamento, tales como os de tipo ro-ro puro, ro-pax, con-ro e ferry:

Con carácter xeral: 0,90.

Cando estea integrado nun servizo marítimo regular, de acordo coa definición de servizo marítimo regular incluída no anexo II da lei: 0,60.

Estes coeficientes son compatibles cos dos números 1.º, 2.º e 3.º

9.º Nos buques integrados en servizos marítimos interinsulares nun mesmo arquipélago: 0,25.

De conformidade co disposto na xurisprudencia do Tribunal de Xustiza da Unión Europea, para que sexan admisibles excepcións na aplicación do Regulamento



comunitario (CEE) 4055/86, xustificase o dito coeficiente redutor por razóns de interese xeral asociadas coa necesidade de potenciar a cohesión dos territorios insulares que conforman un arquipélago e evitar os efectos que ten para o desenvolvemento económico e a competitividade das illas menores do arquipélago os custos adicionais que supón a dobre insularidade. Este coeficiente é compatible cos dos números 1.º, 2.º e 3.º

Aos supostos 5.º, 6.º e 7.º deste número 1 soamente se lles poderá aplicar a contía básica B. Os supostos 8.º e 9.º unicamente serán de aplicación aos casos en que corresponda aplicar a contía básica S. Os supostos 8.º e 9.º non son compatibles entre si.

II. A cota íntegra da taxa polo acceso e estancia dos buques ou artefactos flotantes no posto de atracada unicamente na zona II ou exterior das augas portuarias, salvo o especificamente previsto no número III para buques fondeados, será o 30 por cento da prevista no número I, segundo corresponda. Pola súa vez, no caso de atracada do buque en diques exentos en zona I, a cota íntegra da taxa do buque será o 50 por cento da prevista no número I, segundo corresponda. Non obstante, naqueles casos en que o buque non realice operacións comerciais, salvo avituallamento, aprovisionamento ou reparación, en ambas as situacións esta taxa devengarase desde o segundo día de estancia ou desde o inicio, de ser o caso, das operacións comerciais non exceptuadas. Para estes efectos, o acceso a dique seco ou flotante, grada ou instalación de varada considerárase operación comercial.

III. No suposto de buques fondeados na zona II ou exterior das augas portuarias, a cota íntegra será o produto da centésima parte do arqueo bruto do buque (GT), cun mínimo de 100 GT, por cada día natural de estancia ou fracción e pola cantidade resultante de aplicar á contía básica B, ou S no caso de transporte marítimo de curta distancia, o coeficiente corrector da taxa do buque que corresponda conforme o disposto no artigo 7 g) e os seguintes coeficientes, segundo corresponda:

a) Buques fondeados en augas non outorgadas en concesión:

Con carácter xeral: 0,80.

Buques en reparación, sendo as reparacións realizadas por persoal alleo á tripulación do buque e buques que realizan operacións de avituallamento e aprovisionamento: 0,48.

b) Buques fondeados en augas outorgadas en concesión:

Con carácter xeral: 0,40.

Buques en reparación, sendo as reparacións realizadas por persoal alleo á tripulación do buque e buques que realizan operacións de avituallamento e aprovisionamento: 0,24.

Nestes supostos, a taxa devengarase desde o cuarto día de estancia, salvo que se realizen con anterioridade operacións comerciais distintas ás incluídas nos supostos a) e b), caso en que se devengará a partir do día de inicio das ditas operacións.

5. O tempo de estancia contarase desde a hora en que se dea o primeiro cabo a punto de amarre, ou se fondee a áncora, ata o momento de largar o buque a última amarra ou levar a áncora do fondo.

Non obstante o anterior, para os efectos do cómputo da estancia, o período entre as 12 horas do sábado ou as 18 horas do día anterior a un festivo ata as 8 horas do luns ou do día seguinte ao festivo, respectivamente, computarán un máximo de cinco horas, sempre que durante o dito período non se efectuase ningún tipo de operación comercial, incluído avituallamento, aprovisionamento e reparación. Cando o tempo de estancia durante o dito período supere 5 horas, o inicio do tempo de estancia para computar o límite máximo de 15 horas cada 24 horas medirase a

partir das 8 horas do luns ou do día seguinte ao festivo. O tempo de estancia en fondeo na zona II computarase separadamente do que poida corresponder a outros modos de utilización polo buque da zona de servizo do porto e das obras e instalacións portuarias.

Sen prexuízo do sinalado no número anterior, no caso de que na mesma escala se utilicen varios puntos de atracada ou postos de fondeo situados nunha mesma zona, considerarase unha única estancia para toda a escala. Se disto resultar a existencia de distintos suxeitos pasivos ou foren de aplicación diferentes coeficientes para a definición da cota íntegra da taxa, repartirase o tempo de estancia de forma proporcional á estancia en cada punto de atracada.

6. En función do número de escalas nun mesmo porto e durante o ano natural, do conxunto dos buques que realicen un servizo marítimo a un determinado tipo de tráfico e sexan operados por unha mesma empresa navieira ou compañía de cruceiros (ou ben dos buques de distintas compañías navieiras que forman parte dun servizo marítimo regular, mediante acordos de explotación compartida de buques), a cota da taxa multiplicarase, por solicitude previa do suxeito pasivo, polos seguintes coeficientes:

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

No caso de que o servizo marítimo sexa regular aplicaranse os coeficientes anteriores reducidos en 5 centésimas.

As compañías navieiras que teñan acordos de explotación compartida dos seus buques, deberán acreditarlo de maneira que faga fe ante a autoridade portuaria correspondente. Enténdense como tales aqueles que supoñen unha programación conxunta de itinerarios e datas e unha utilización compartida e recíproca de buques e, de ser o caso, de equipamentos e infraestruturas de transporte. Neste caso tamén se deberá acreditar que o servizo se presta con carácter xeral e con publicidade aos posibles usuarios.

A cualificación de servizo marítimo a un determinado tipo de tráfico e de servizo marítimo regular será efectuada pola autoridade portuaria, logo de solicitude do interesado, que especificará os seguintes datos:

- a) A relación de buques que prestarán inicialmente o servizo, identificados polo seu nome e número IMO.
- b) Os portos incluídos no servizo.
- c) O tipo de pasaxe, mercadorías, elementos de transporte e unidades de carga aos que prestarán o servizo.
- d) O número de escalas e as datas previstas en que se prestará o servizo durante o ano natural.

No caso de que a solicitude sexa presentada por varias compañías navieiras que forman parte dun servizo marítimo a un determinado tipo de tráfico prestado con regularidade mediante acordos de explotación compartida, deberán incluír na solicitude, ademais, unha declaración conxunta acreditativa do dito acordo. Esta declaración deberá ser subscribida pola totalidade das empresas navieiras ou de cruceiros incluídas no servizo marítimo prestado con regularidade, ou polos seus axentes consignatarios. As solicitudes deberán presentarse antes da primeira escala do buque do servizo marítimo, ou do servizo marítimo regular, e deberá ser renovada anualmente.

Calquera modificación que se vaia producir nun servizo marítimo, ou servizo marítimo regular, a un determinado tipo de tráfico, deberá comunicarse previamente á autoridade portuaria.

7. O valor da contía básica da taxa do buque (B e S) establécese para todas as autoridades portuarias en 1,50 € e 1,30 €, respectivamente. Estes valores poderán ser revisados na Lei de orzamentos xerais do Estado ou noutra que, de ser o caso, se aprobe para estes efectos en función da evolución dos custos portuarios, loxísticos e do transporte, así como dos produtos transportados, tomando en consideración as necesidades asociadas á competitividade do nodo portuario e da economía.

Ademais, os valores das contías básicas da taxa do buque (B e S) poderán ser afectados polo coeficiente corrector da taxa do buque previsto no artigo 7 g).

8. No caso de que non se dispoña do arqueo bruto segundo o Convenio Internacional de Arqueo de Buques (Convenio Internacional de Londres de 1969) aplicarase o seguinte valor estimado de arqueo bruto:

Valor estimado de arqueo bruto =  $0,4 \times E \times M \times P$ , onde:

E = eslora total en metros.

M = manga en metros.

P = puntal de trazado en metros.

9. Se algún buque prolongar a súa estancia no seu posto de atracada ou de fondeo por encima do tempo autorizado, a autoridade portuaria fixará un prazo para que o abandone, transcorrido o cal queda obrigado a largar amarras, salvo por detención, sen prexuízo de que, neste caso, a autoridade portuaria asigne outro posto de atracada ou de fondeo. No caso de incumprimento da dita orde, a autoridade portuaria poderá impor as seguintes multas coercitivas, que non terán carácter tributario:

a) Por cada unha das dúas primeiras horas ou fracción, a partir da finalización do prazo fixado para abandonar o posto de atracada ou fondeo, o importe da taxa correspondente a quince horas.

b) Por cada unha das horas restantes, tres veces o importe da taxa correspondente a quince horas.

#### Artigo 14. *Taxa da pasaxe (T-2).*

1. O feito imponible desta taxa consiste na utilización polos pasaxeiros, pola súa equipaxe e, de ser o caso, polos vehículos que estes embarquen ou desembarquen en réxime de pasaxe, das instalacións de atracada, accesos terrestres, vías de circulación e outras instalacións portuarias. Así mesmo, constitúe o feito imponible desta taxa a prestación dos servizos comúns de titularidade da respectiva autoridade portuaria dos que se benefician os usuarios sen necesidade de solicitude, relacionados cos anteriores elementos do dominio público.

Non está suxeita a esta taxa a utilización de maquinaria e elementos mecánicos móbiles para as operacións de embarque e desembarque, que se encontrará suxeita, de ser o caso, á correspondente tarifa.

2. Serán suxeitos pasivos, a título de contribuínte e solidariamente, o navieiro e o capitán do buque.

Se o buque se encontra consignado será suxeito pasivo substituto dos contribuíntes o consignatario do buque en que viaxen os pasaxeiros e vehículos en réxime de pasaxe.

En postos de atracada e estacións marítimas outorgados conxuntamente en concesión ou autorización, o concesionario ou autorizado terá a condición de suxeito pasivo substituto dos contribuíntes.

Os substitutos designados neste precepto quedarán solidariamente obrigados ao cumprimento das prestacións materiais e formais derivadas da obrigación

tributaria, sen prexuízo de que a autoridade portuaria se dirixa en primeiro lugar ao concesionario ou ao autorizado.

En caso de incumprimento das súas obrigacións por parte dos substitutos, en especial en caso de falta de pagamento da taxa, a autoridade portuaria poderá exixir aos contribuíntes o seu cumprimento. Todo isto, sen prexuízo das responsabilidades en que poidan ter incorrido os substitutos.

3. Esta taxa devengarase cando se inicie a operación de embarque, desembarque ou tránsito dos pasaxeiros e, de ser o caso, dos vehículos.

4. A cota íntegra da taxa aplicable a cada pasaxeiro e vehículo en réxime de pasaxe será a cantidade resultante de aplicar á contía básica (P) o coeficiente corrector da taxa da pasaxe que corresponda conforme o disposto no artigo 7 g) e os coeficientes seguintes, segundo corresponda:

a) En postos de atracada e estacións marítimas non concesionadas ou autorizadas:

1.º Caso xeral:

Pasaxeiro en réxime de transporte en embarque e desembarque en tráfico entre países Shengen: 0,75.

Pasaxeiro en réxime de transporte en embarque e desembarque en tráfico con países non Shengen: 1,00.

Pasaxeiro en réxime de cruceiro turístico no porto de inicio ou final de travesía en embarque e desembarque, a aplicar o día de embarque ou desembarque, respectivamente: 1,20.

Pasaxeiro en réxime de cruceiro turístico no porto de inicio ou final de travesía con máis dun día de permanencia en porto, salvo o día de embarque e desembarque: 0,75. Neste caso, a cota íntegra da taxa aplicarase por pasaxeiro e día ou fracción de estancia en porto posterior ao día de embarque ou anterior ao día de desembarque.

Pasaxeiro en réxime de cruceiro turístico en tránsito: 0,75. Neste caso, a cota íntegra da taxa aplicarase por pasaxeiro e día ou fracción de estancia en porto.

Motocicletas e vehículos de 2 rodas en réxime de pasaxe en embarque ou desembarque: 1,30.

Automóbiles de turismo e vehículos similares en réxime de pasaxe, en embarque ou desembarque, incluíndo elementos remolcados, cunha lonxitude total de ata 5 metros de largo: 2,90

Automóbiles de turismo en réxime de pasaxe, en embarque e desembarque incluíndo elementos remolcados, cunha lonxitude total de máis de 5 metros de longo: 5,80.

Autocares e outros vehículos de transporte colectivo en réxime de pasaxe, en embarque ou desembarque: 15,60.

Os condutores de elementos de transporte suxeitos á taxa da mercadoría quedarán exentos do pagamento da taxa da pasaxe.

2.º Cando a navegación se produza exclusivamente nas augas da zona de servizo do porto, ou en augas interiores marítimas tales como rías e baías:

Pasaxeiro en embarque ou desembarque: 0,02.

Motocicletas e vehículos de 2 rodas en embarque ou desembarque: 0,40.

Automóbiles de turismo e vehículos similares en embarque e desembarque, incluíndo elementos remolcados, cunha lonxitude total de ata 5 metros de largo: 0,90.

Automóbiles de turismo e vehículos similares en embarque e desembarque, incluíndo elementos remolcados, cunha lonxitude total de máis de 5 metros de largo: 1,80.

Autocares e outros vehículos de transporte colectivo, en embarque ou desembarque: 3,00.

3.º Pasaxeiros en viaxes turísticas locais ou en excursións marítimas conxuntamente por embarque e desembarque:

Se a viaxe non se produce exclusivamente dentro da zona de servizo do porto ou en augas interiores marítimas tales como rías ou baías: 0,20.

Se a viaxe se produce exclusivamente dentro da zona de servizo do porto ou en augas interiores marítimas tales como rías ou baías: 0,04.

b) En postos de atracada e estacións marítimas outorgados conxuntamente en concesión ou autorización, os coeficientes serán o 50 por cento dos indicados na alínea a).

c) En estacións marítimas outorgadas en concesión ou autorización, sen que os puntos de atracada fosen outorgados en concesión ou autorización, os coeficientes serán o 75 por cento dos indicados na alínea a).

d) Nos supostos de pasaxeiros en réxime de transporte e dos vehículos en réxime de pasaxe transportados por buques integrados en servizos marítimos regulares, os coeficientes serán o 80 por cento dos indicados na alínea a) 1.º) ou dos que resulten de aplicar as alíneas b) e c).

e) Nos supostos de pasaxeiros en réxime de transporte e de vehículos en réxime de pasaxe transportados en buques integrados en servizos marítimos interinsulares nun mesmo arquipélago, os coeficientes serán o 20 por cento dos indicados na alínea a) 1.º ou dos que resulten de aplicar as alíneas b) e c).

De conformidade co disposto na xurisprudencia do Tribunal de Xustiza da Unión Europea, para que sexan admisibles excepcións na aplicación do Regulamento comunitario (CEE) 4055/86, xustifícase o dito coeficiente reductor por razóns de interese xeral asociadas coa necesidade de potenciar a cohesión dos territorios insulares que conforman un arquipélago e evitar os efectos que ten para o desenvolvemento económico e a competitividade das illas menores os custos adicionais que supón a dobre insularidade.

As reducións previstas nos supostos d) e e) son incompatibles entre si.

5. Nos supostos de navegación que se produzan exclusivamente nas augas da zona de servizo dun porto ou en augas interiores marítimas tales como rías ou baías e nos de viaxe turística local, a taxa poderá exixirse en réxime de estimación simplificada, salvo renuncia expresa do suxeito pasivo. A cota tributaria establecerase tendo en conta os datos estatísticos dos dous últimos anos, efectuándose periodicamente unha liquidación global polo importe que corresponda ao tráfico estimado. Os que se acollan a este réxime terán unha bonificación do 30 por cento no importe da cota tributaria.

6. O valor da contía básica da taxa da pasaxe (P) establécese para todas as autoridades portuarias en 3,40 €. O valor poderá ser revisado na Lei de orzamentos xerais do Estado ou noutra que, de ser o caso, se aprobe para estes efectos en función da evolución dos custos portuarios, loxísticos e do transporte, así como dos produtos transportados, tomando en consideración as necesidades asociadas á competitividade do nodo portuario e da economía.

Ademais, o valor da contía básica da taxa da pasaxe (P) poderá ser afectado polo coeficiente corrector da taxa da pasaxe que se establece no artigo 7 g).

#### Artigo 15. *Taxa da mercadoría (T-3).*

1. O feito imponible desta taxa consiste na utilización polas mercadorías de entrada ou saída marítima, ou que se transborden ou efectúen tránsito marítimo ou terrestre, así como dos seus elementos de transporte, das instalacións de atracada, zonas de manipulación asociadas á carga e descarga do buque, accesos e vías de circulación terrestres viarios e ferroviarios, e outras instalacións portuarias, incluíndo a súa estancia nas áreas da zona de servizo habilitadas como zonas de tránsito pola autoridade portuaria ata un máximo de:

En operacións de entrada ou de saída marítima, así como de tránsito marítimo e tráfico interior: catro horas desde a súa entrada na zona de servizo do porto ou do seu desembarque, segundo corresponda, para aquelas mercadorías e elementos de transporte en que os elementos rodantes que as transportan teñan formado ou vaian formar parte do transporte marítimo, e 48 horas nos casos restantes.

Nas operacións de tránsito terrestre: catro horas desde a súa entrada na zona de servizo do porto.

Para os efectos desta taxa, consideraranse tamén mercadorías que efectúan tránsito terrestre aquelas que accedan á zona de servizo do porto por vía terrestre sen utilizar en ningún momento a vía marítima, para someterse a procesos de transformación ou de valor engadido, e saian tamén da dita zona por vía terrestre unha vez sometidas aos ditos procesos, salvo que teñan como destino ou orixe zonas de actividades loxísticas, ou de almacenaxe, ou plantas de construción e reparación naval, situadas na zona de servizo do porto. Así mesmo, constitúe o feito impositivo desta taxa a prestación dos servizos comúns de titularidade da respectiva autoridade portuaria dos que se benefician os usuarios sen necesidade de solicitude, relacionados cos anteriores elementos do dominio público.

2. Son suxeitos pasivos da taxa:

a) No suposto de mercadorías e os seus elementos de transporte de entrada ou saída marítima, ou que se transborden ou se encontren en réxime de tránsito marítimo, serán suxeitos pasivos contribuíntes con carácter solidario o navieiro, o propietario da mercadoría e o capitán do buque.

Cando o buque ou a mercadoría e os seus elementos de transporte se encontren consignados serán suxeitos pasivos substitutos o consignatario do buque ou o consignatario, transitario ou operador loxístico representante da mercadoría.

En terminais e outras instalacións de manipulación de mercadorías outorgadas en concesión ou autorización, o concesionario ou autorizado será o suxeito pasivo substituto.

b) No caso de mercadorías e os seus elementos de transporte que efectúen tránsito terrestre ou que accedan ou saian da zona de servizo do porto sen utilizar a vía marítima, será suxeito pasivo contribuínte o propietario da mercadoría ou, cando o houber, o transitario ou operador loxístico que represente a mercadoría.

Cando a mercadoría teña por destino unha instalación en concesión ou autorización, será suxeito pasivo substituto o titular da concesión ou autorización que expida ou reciba a mercadoría.

Os substitutos designados neste precepto quedarán solidariamente obrigados ao cumprimento das prestacións materiais e formais derivadas da obrigação tributaria, sen prexuízo de que a autoridade portuaria se dirixa en primeiro lugar ao concesionario ou autorizado. En caso de incumprimento das súas obrigações por parte dos substitutos, en especial en caso de falta de pagamento da taxa, a autoridade portuaria poderá exixir aos contribuíntes o seu cumprimento. Todo isto, sen prexuízo das responsabilidades en que poidan ter incorrido os substitutos.

3. Esta taxa devengarase cando a mercadoría inicie o seu paso pola zona de servizo do porto.

4. A cota íntegra desta taxa será a seguinte:

I. En terminais marítimas de mercadorías que non estean en réxime de concesión ou de autorización:

a) Cando se trate de mercadorías e elementos de transporte en operacións exclusivamente de entrada ou saída marítima a cota íntegra da taxa calcularase de acordo con algún dos seguintes réximes:

1.º Réxime de estimación simplificada: para os vehículos que se transporten como mercadorías e para as mercadorías transportadas nos elementos de transporte que se relacionan a seguir, a cota íntegra será o resultado de aplicar a cada elemento de transporte ou a cada vehículo que se transporte como mercadoría embarcado ou desembarcado a cantidade obtida como produto dos coeficientes indicados na táboa seguinte pola contía básica (M) e polo coeficiente corrector da taxa da mercadoría que corresponda conforme o disposto no artigo 7 g).

Elemento de transporte tipo cargado ou descargado	Coefficiente
Contedor <= 20' (incluída, de ser o caso, unha plataforma de transporte de ata 6,10 metros) .....	10,00
Vehículo ríxido con caixa de ata 6,10 metros .....	10,00
Contedor > 20' (incluída, de ser o caso, unha plataforma de transporte de ata 12,30 metros) .....	15,00
Semirremolque e remolque ata 12,30 metros .....	15,00
Vehículo ríxido ou articulado con caixa de ata 12,30 metros .....	15,00
Vehículo articulado con varios remolques ou semirremolques (tren de estrada) .....	25,00
Vehículos que se transporten como mercadorías:	
Vehículo de ata 1.500 kg de peso .....	0,50
Vehículo de máis de 1.500 kg de peso .....	2,00

Aos elementos de transporte que vaian baleiros, a excepción dos vehículos que se transporten como mercadorías, aplicaráselles a cota prevista no punto a.2.º

Este réxime aplicarase por solicitude do suxeito pasivo á totalidade da súa carga transportada en elementos de transporte correspondente a unha mesma operación de embarque ou desembarque, nun mesmo buque.

2.º Réxime por grupos de mercadorías: a cota íntegra da taxa será o resultado de sumar as cantidades que, de ser o caso, resulten dos seguintes conceptos:

Aplicar a cada tonelada de carga embarcada ou desembarcada a resultante do produto da cota básica (M) polo coeficiente corrector da taxa da mercadoría que corresponda en virtude do artigo 7 g), e polos coeficientes indicados na táboa seguinte, en función do grupo a que pertenza a mercadoría conforme o establecido no anexo I desta lei:

Grupo de mercadoría	Coefficiente
Primeiro .....	0,16
Segundo .....	0,27
Terceiro .....	0,43
Cuarto .....	0,72
Quinto .....	1,00

Aplicar, de ser o caso, a cada unidade ou tonelada, embarcada ou desembarcada, de envase, embalaxe, contedor, cisterna ou outro recipiente ou elemento de transporte que teña ou non o carácter de perdido ou efémero e que se utilice para conter as mercadorías no seu transporte, así como aos vehículos, aos remolques e semirremolques que, como tales elementos de transporte terrestre, baleiros ou non de mercadorías, a resultante de multiplicar a contía básica (M) polo coeficiente corrector da taxa da mercadoría que corresponda en virtude do artigo 7 g) e polos coeficientes indicados na táboa seguinte:

Elemento de transporte tipo cargado ou descargado	Coefficiente
Contedor <= 20' (incluída, de ser o caso, unha plataforma de transporte de ata 6,10 metros) (por unidade) .....	0,90
Vehículo ríxido con caixa de ata 6,10 metros (por unidade) .....	0,90
Plataforma de ata 6,10 metros (por unidade) .....	0,90
Contedor > 20' (incluída, de ser o caso, unha plataforma de transporte de ata 12,30 metros) (por unidade) .....	1,80
Semirremolque e remolque ata 12,30 metros (por unidade) .....	1,80
Vehículo ríxido ou articulado con caixa de ata 12,30 metros .....	1,80
Plataforma de ata 12,30 metros (por unidade) .....	1,80
Cabezas tractoras (por unidade) .....	0,60
Vehículo articulado con varios remolques ou semirremolques (tren de estrada) (por unidade) .....	2,90
Outros non incluídos nos conceptos anteriores (por tonelada) .....	0,50

Cando o elemento de transporte baleiro teña a condición de mercadoría será de aplicación a contía que resulte de aplicar este réxime en función do seu peso e do grupo a que pertenza conforme o establecido no anexo I desta lei, non sendo aplicable o réxime de estimación simplificada, excepto no caso dos vehículos que se transporten como mercadoría, aos cales se poderá aplicar o dito réxime de estimación simplificada.

b) Cando se trate de mercadorías e elementos de transporte en operacións de tránsito marítimo, sempre que as mercadorías e os seus elementos de transporte fosen declarados no dito réxime, a cota íntegra da taxa da mercadoría en tránsito calcularase conforme o establecido na letra a) deste número, considerando que as operacións de tránsito equivalen para estes efectos a unha operación de desembarque.

Por razóns de cohesión territorial dos territorios insulares, as mercadorías e os seus elementos de transporte en operacións de tránsito marítimo, con orixe ou destino noutro porto de interese xeral dun mesmo arquipélago, estarán exentas do pagamento desta taxa. De conformidade co disposto na xurisprudencia do Tribunal de Xustiza da Unión Europea, para que sexan admisibles excepcións na aplicación do Regulamento comunitario (CEE) 4055/86, xustifícase a dita exención por razóns de interese xeral asociadas coa necesidade de evitar os efectos que ten para o desenvolvemento económico e a competitividade das illas menores os custos adicionais que supón a dobre insularidade.

c) Cando se trate de mercadorías e elementos de transporte en operacións de transbordo a cota íntegra da taxa será a seguinte:

1.º Entre buques que se encontren atracados: o 50 por cento da cota prevista na letra a) deste número, considerando que as operacións de transbordo equivalen para estes efectos a unha operación de desembarque.

2.º Entre buque abarloado a outro atracado ou abarloado, así como entre buques fondeados: o 30 por cento da cota prevista na letra a) deste número, considerando que as operacións de transbordo equivalen para estes efectos a unha operación de desembarque.

Nos supostos das alíneas b) e c), esta taxa liquidarase ao suxeito pasivo que declarase a mercadoría na descarga. Cando na descarga non se declarase no dito réxime aplicarase o establecido na letra a) para cada unha das operacións de embarque e desembarque.

d) Cando se trate de mercadorías e elementos de transporte en operacións de tráfico interior marítimo dentro da zona de servizo dun porto ou en augas interiores marítimas tales como unha ría ou baía, a cota íntegra será a prevista na letra a) deste número, e liquidarase unha soa vez na operación de embarque ou desembarque.



e) Cando se trate de mercadorías e elementos de transporte en operacións de tránsito terrestre, aplicarase o 50 por cento da cota prevista na letra a) deste número á mercadoría e elemento de transporte que entre na zona de servizo do porto.

No caso de operacións de tránsito terrestre, non é necesario que o destino das mercadorías e elementos de transporte que entran na zona de servizo do porto sexa unha terminal marítima de mercadorías.

II. En terminais marítimas de mercadorías en réxime de concesión ou autorización:

a) Coa atracada outorgada en concesión ou autorización:

1.<sup>a</sup> En operacións de entrada ou saída marítima: o 50 por cento da cota establecida na letra a) do número 4.I.

2.<sup>a</sup> En operacións de tránsito marítimo: o 25 por cento da cota establecida na letra b) do número 4.I.

3.<sup>a</sup> En operacións de transbordo: o 20 por cento da cota establecida na letra c) do número 4.I, sempre que, polo menos, un dos buques ocupe o posto de atracada concesionada ou autorizado.

4.<sup>a</sup> En operacións de tráfico interior marítimo que se realicen entre instalacións outorgadas ambas en concesión ou autorización: o 50 por cento da cota establecida na letra d) do número 4.I.

No suposto de que só unha delas estea concesionada ou autorizada, aplicarase a mesma cota prevista na letra d) do número 4.I, salvo que se liquide na instalación concesionada. Neste último caso será aplicable a redución da cota prevista no número anterior.

b) Se a atracada non está outorgada en réxime de concesión ou autorización, aplicarase o 80 por cento da cota que corresponda, en función da operación que se desenvolva, das previstas no número 4.I.

c) En operacións de tránsito terrestre: o 40 por cento da prevista na letra e) do número 4.I, sempre que a instalación destino das mercadorías e elementos de transporte que entran na zona de servizo estea outorgada en concesión ou autorización.

5. Nos supostos que se indican a continuación, a cota resultará de aplicar á cantidade obtida conforme o disposto no número 4 os coeficientes que respectivamente se indican:

a) Ás mercadorías e os seus elementos de transporte en tránsito marítimo: 0,25.

b) Ás mercadorías de entrada ou saída marítima, os seus elementos de transporte ou unidades de carga transportadas en buques pertencentes a un servizo de transporte marítimo de curta distancia de carácter regular: 0,80. No caso de que o buque realice a carga ou descarga de mercadorías por rolamento, tal e como os de tipo ro-ro, ro-pax, con-ro e ferry, o coeficiente reducirase a 0,60. No caso de mercadorías e elementos de transporte de entrada marítima, estes coeficientes non serán aplicables a mercadorías e elementos de transporte que estivesen en réxime de tránsito marítimo no último porto en que foron embarcadas. Pola súa vez, no caso de mercadorías e elementos de transporte de saída marítima non serán aplicables a mercadorías e elementos de transporte que vaian estar en réxime de tránsito marítimo no primeiro porto en que vaian ser desembarcadas.

c) Ás mercadorías de entrada ou saída marítima, os seus elementos de transporte ou unidades de carga transportadas en buques pertencentes a servizos marítimos interinsulares nun mesmo arquipélago: 0,20.

De conformidade co disposto na xurisprudencia do Tribunal de Xustiza da Unión Europea, para que sexan admisibles excepcións na aplicación do Regulamento comunitario (CEE) 4055/86 xustifícase o dito coeficiente redutor por razóns de

interese xeral asociadas coa necesidade de potenciar a cohesión dos territorios insulares que conforman un arquipélago e de evitar os efectos que ten para o desenvolvemento económico e a competitividade das illas menores os custos adicionais que supón a dobre insularidade.

d) Ás mercadorías e os seus elementos de transporte, de entrada ou saída marítima, que saian ou entren da zona de servizo do porto por transporte ferroviario: 0,75.

As reducións previstas nos supostos b) e c) son incompatibles entre si.

6. O valor da contía básica da taxa da mercadoría (M) establécese para todas as autoridades portuarias en 3,10€. O valor poderá ser revisado na Lei de orzamentos xerais do Estado ou noutra que, de ser o caso, se aprobe para estes efectos en función da evolución dos custos portuarios, loxísticos e do transporte, así como dos produtos transportados, tomando en consideración as necesidades asociadas á competitividade do nodo portuario e da economía.

Ademais, o valor da contía básica da taxa da mercadoría (M) poderá ser afectado polo coeficiente corrector da taxa da mercadoría que se establece no artigo 7 g).

#### Artigo 16. *Taxa da pesca fresca (T-4).*

1. O feito impoñible desta taxa consiste na utilización, polos buques ou embarcacións pesqueiras en actividade, das augas da zona de servizo do porto e das obras e instalacións portuarias que permiten o acceso marítimo ao posto de atracada ou de fondeo que lles fose asignado e a súa estancia neles. Así mesmo, constitúe o feito impoñible a utilización pola pesca fresca, a refrixerada e os seus produtos, que accedan ao recinto portuario por vía marítima, en barco de pesca ou mercante, ou por vía terrestre, das instalacións de atracada, zonas de manipulación e de venda, accesos, vías de circulación, zonas de estacionamento e outras instalacións portuarias. Tamén forma parte do feito impoñible desta taxa a prestación dos servizos comúns de titularidade da respectiva autoridade portuaria dos que se benefician os usuarios sen necesidade de solicitude, relacionados cos anteriores elementos do dominio público. Neste feito impoñible non se inclúe a utilización de maquinaria, equipamentos de manipulación e elementos mecánicos móbiles necesarios para as operacións de embarque, desembarque, transbordo ou para o movemento horizontal da pesca dentro da zona de servizo do porto, que se encontrarán suxeitos, respectivamente, de ser o caso, á correspondente tarifa.

O pagamento desta taxa dará dereito a que os barcos de pesca permanezan en porto durante o prazo dun mes desde a súa entrada, na posición que sinale a autoridade portuaria. Transcorrido o dito prazo devengarase a taxa ao buque prevista para buques inactivos, incluso pesqueiros e artefactos flotantes recollidos no número 4.1.5.º do artigo 13 desta lei.

En casos de inactividade forzosa por temporais, paros biolóxicos, vedas costeiras ou carencia de licenzas, a autoridade portuaria prorrogará o prazo anterior ata 6 meses. A partir deste prazo, e sempre que se manteñan estas circunstancias, a embarcación pesqueira ou buque de pesca devengará a taxa do buque prevista para buques pesqueiros cuxa última operación de descarga se efectuase no porto e estean en paro biolóxico, en veda ou careza de licenza, recollidos no número 4.1.5.º do artigo 13 desta lei. A concorrencia destas circunstancias deberá ser expresa e individualmente acreditada por certificacións da autoridade competente. No caso de que deixen de concorrer estas circunstancias ou non poidan acreditarse, devengará a referida taxa do buque expresada no parágrafo anterior.

Esta taxa non será de aplicación a aqueles buques ou embarcacións pesqueiras que non efectúen no porto descarga de pesca fresca, refrixerada ou os seus produtos. Neste caso devengarán a taxa do buque que lle corresponda desde a súa entrada a porto.

2. Son suxeitos pasivos desta taxa:

a) No caso de que a pesca fresca acceda ao porto por vía marítima, será suxeito pasivo contribuínte desta taxa o armador do buque ou embarcación pesqueira. Cando o buque sexa mercante será suxeito pasivo contribuínte o propietario da pesca.

Cando a pesca sexa vendida en porto, tamén será suxeito pasivo substituto quen, en representación do propietario da pesca, realice a primeira venda.

En lonxas outorgadas en concesión ou autorización, será suxeito pasivo substituto do contribuínte o concesionario ou autorizado.

b) No caso de que a pesca fresca acceda ao porto por vía terrestre, será suxeito pasivo contribuínte o propietario da pesca.

Será suxeito pasivo substituto quen, en representación do propietario da pesca, realice a venda.

En lonxas outorgadas en concesión ou autorización, será suxeito pasivo substituto do contribuínte o concesionario ou autorizado.

Os substitutos designados neste precepto quedarán solidariamente obrigados ao cumprimento das prestacións materiais e formais derivadas da obrigaón tributaria, sen prexuízo de que a autoridade portuaria se dirixa en primeiro lugar ao concesionario ou autorizado. En caso de incumprimento das súas obrigaóns por parte dos substitutos, en especial en caso de falta de pagamento da taxa, a autoridade portuaria poderá exixir aos contribuíntes o seu cumprimento. Todo isto, sen prexuízo das responsabilidades en que poidan ter incorrido os substitutos.

O suxeito pasivo desta taxa repercutirá o seu importe no comprador da pesca. A repercusión deberá efectuarse mediante factura ou documento análogo nos que os suxeitos pasivos incluírán a expresión «Taxa da pesca fresca ao tipo de...».

Non procederá a repercusión das cotas resultantes nos supostos de liquidación que sexan consecuencia de actas de inspección.

3. A taxa devengarase cando o buque ou embarcación pesqueira, a pesca fresca, refrixerada ou os seus produtos inicien o seu paso pola zona de servizo do porto.

4. A base impositiva desta taxa é o valor de mercado da pesca ou dos seus produtos, que se determinará de acordo cos seguintes criterios:

a) O obtido pola súa venda en poxa na lonxa do porto.

b) Cando non fose poxada ou vendida na lonxa do porto, determinarase polo valor medio obtido nas poxas da mesma especie realizadas ese mesmo día ou, no seu defecto, nas do último día en que houberse poxa da mesma especie e características.

Subsidiariamente, utilizarase o prezo medio de mercado da semana anterior acreditado polo órgano competente na materia.

c) No caso de que este prezo non poida fixarse na forma determinada nos parágrafos anteriores, a autoridade portuaria fixarao tendo en conta as condicións habituais do mercado.

5. O tipo de gravame será o seguinte:

a) Con utilización de lonxa non concesionada ou autorizada:

1.º Á pesca descargada por vía marítima: o 2,2 por cento do valor da base.

2.º Á pesca que accede ao recinto pesqueiro por vía terrestre: o 1,8 por cento do valor da base.

b) Sen uso de lonxa:

1.º Á pesca descargada por vía marítima: o 1,8 por cento do valor da base.

2.º Á pesca que accede ao recinto pesqueiro por vía terrestre: o 1,5 por cento do valor da base.

c) Con utilización de lonxa concesionada ou autorizada:

1.º Á pesca descargada por vía marítima: o 0,4 por cento do valor da base.

2.º Á pesca que accede ao recinto pesqueiro por vía terrestre: o 0,3 por cento do valor da base.

Artigo 17. *Taxa das embarcacións deportivas e de recreo (T-5).*

1. O feito impoñible desta taxa consiste na utilización polos buques e embarcacións deportivas ou de recreo, independentemente das súas dimensións, das augas da zona de servizo do porto, das redes e tomas de servizos e das obras e instalacións portuarias que permiten o acceso marítimo ao posto de atracada ou de fondeo asignado, así como a estancia neste. Constitúe tamén feito impoñible desta taxa a utilización dos peiraos e pantaláns, accesos terrestres, vías de circulación e outras instalacións portuarias polos tripulantes e pasaxeiros das embarcacións. Así mesmo, constitúe o feito impoñible desta taxa a prestación dos servizos comúns de titularidade da respectiva autoridade portuaria dos que se benefician os usuarios sen necesidade de solicitude, relacionados cos anteriores elementos do dominio público.

A aplicación desta taxa require que a embarcación non realice transporte de mercadorías e que os pasaxeiros non viaxen en réxime de cruceiro ou excursións turísticas, caso en que serán de aplicación a taxa do buque, a taxa da pasaxe e a taxa da mercadoría, segundo proceda.

Non está suxeita a esta taxa a utilización de instalacións para a varada ou posta en seco da embarcación, nin de maquinaria, equipamentos de manipulación e elementos mecánicos móbiles necesarios para as operacións de posta a flote ou posta en seco ou varada das embarcacións, que se encontrará suxeita, de ser o caso, á correspondente tarifa.

2. Serán suxeitos pasivos, a título de contribuíntes e solidariamente, o propietario da embarcación, o consignatario e o capitán ou patrón desta.

En dársenas e instalacións portuarias deportivas outorgadas en concesión ou autorización, o concesionario ou autorizado terá a condición de suxeito pasivo substituto dos contribuíntes, e quedará obrigado a cumprir as prestacións materiais e formais da obrigaón tributaria.

En caso de incumprimento das súas obrigaóns por parte do substituto, en especial en caso de falta de pagamento da taxa, a autoridade portuaria poderá exixir aos contribuíntes o seu cumprimento. Todo isto, sen prexuízo das responsabilidades en que poida ter incorrido o substituto.

3. Esta taxa devengarase cando a embarcación deportiva ou de recreo entre nas augas da zona de servizo do porto, ou cando se produza a posta á disposición do posto de atracada ou de fondeo.

4. A cota íntegra desta taxa é a seguinte:

a) En dársenas ou instalacións náutico-deportivas non concesionadas nin autorizadas situadas totalmente na zona I ou interior das augas portuarias, a cota íntegra da taxa será o resultado de sumar os seguintes conceptos:

1.º Polo acceso e estancia das embarcacións no posto de atracada ou de fondeo, a cota será a cantidade resultante do produto da superficie ocupada polo buque ou a embarcación, expresada en metros cadrados, polo número de días de estancia, completos ou fracción, pola contía básica E e polo coeficiente que corresponda dos indicados na táboa seguinte:

Tipo de atracada ou de fondeo	Coefficiente
Atracada de punta a pantalán e morto, boia ou áncora .....	1,00
Atracada de punta a pantalán con instalación de pantalán lateral .....	2,00
Atracada de costado a peirao ou pantalán .....	3,00
Abarloada a outra atracada de costado a peirao ou pantalán ou a outra abarloada .....	0,50
Fondeada con amarre a morto, boia ou punto fixo .....	0,60
Fondeada con amarre mediante medios propios .....	0,40

Nas zonas con calados inferiores a dous metros en baixamar máxima viva equinoccial, os coeficientes serán o 50 por cento dos sinalados no cadro anterior.

2.º Por dispoñibilidade de servizos, a cota íntegra da taxa será a cantidade resultante do produto da superficie ocupada polo buque ou a embarcación, expresada en metros cadrados, polo número de días de estancia completos ou fracción, polo valor da contía básica (E) e polos seguintes coeficientes:

Toma de auga: 0,07.

Toma de enerxía eléctrica: 0,10.

Os consumos de auga e enerxía eléctrica efectuados serán facturados con independencia da liquidación desta taxa.

Para as embarcacións que teñan a súa base no porto a cota da taxa será o 80 por cento das sinaladas nos números 1.º e 2.º

b) En dársenas ou instalacións náutico-deportivas outorgadas en réxime de concesión ou autorización situadas totalmente na zona I ou interior das augas portuarias, con espazo de auga tamén outorgado en concesión ou autorización, a cota íntegra da taxa será a seguinte:

Polo acceso e, de ser o caso, estancia das embarcacións, no posto de atracada ou fondeo, a cota será a cantidade resultante do produto da superficie ocupada pola embarcación, expresada en metros cadrados, polo número de días de estancia, completos ou fracción destes, pola contía básica (E) e polo coeficiente que corresponda dos indicados na táboa seguinte:

Embarcación	Xeral	Coefficiente
		Embarcación a vela con eslora non superior a 12 metros ou a motor non superior a 9 metros
Embarcacións transeúntes ou de paso .....	0,39	0,15
Embarcacións que teñen a súa base no porto .....	0,32	0,10

Nas zonas con calados inferiores a dous metros en baixamar máxima viva equinoccial, os coeficientes serán o 50 por cento dos sinalados no parágrafo anterior.

Se, excepcionalmente, o espazo de auga non estiver outorgado en concesión ou autorización, a cota da taxa será un 80 por cento superior á prevista neste número.

c) En dársenas ou instalacións náutico-deportivas situadas total ou parcialmente en zona II, cando o buque ou a embarcación ocupe a zona I a cota da taxa será a prevista nas letras a) e b) segundo corresponda. Se, pola contra, ocupa a zona II ou exterior das augas portuarias, a cota da taxa será o 30 por cento da prevista nos puntos a) 1.º e b) anteriores para a zona I e o 100 por cento da cota da taxa prevista no punto a) 2.º anterior para a zona I, segundo corresponda.

5. A superficie ocupada polo buque ou a embarcación será o resultado do produto da eslora total desta pola súa manga.

6. En dársenas ou instalacións náutico-deportivas non concesionadas nin autorizadas o pagamento da taxa será exixible por adiantado, de acordo cos seguintes criterios:

a) Para as embarcacións transeúntes ou de paso no porto, a contía que corresponda polo período de estancia que se autorice. Se o dito período tiver que ser ampliado, o suxeito pasivo deberá formular unha nova solicitude e aboar novamente por adiantado o importe correspondente ao prazo ampliado.

b) Para as embarcacións con base no porto, a contía que corresponda por períodos non inferiores a seis meses nin superiores a un ano.

7. Nas dársenas ou instalacións náutico-deportivas outorgadas en concesión ou autorización, o pagamento da taxa será exixible por adiantado, e nos prazos que figuren nas cláusulas da concesión ou autorización, que non poderán ser superiores a un ano, e poderá exixirse en réxime de estimación simplificada salvo renuncia expresa do concesionario ou autorizado. Neste réxime, a cota tributaria establecerase para cada concesión ou autorización, tendo en conta os datos estatísticos de tráfico da concesión ou autorización dos dous últimos anos, efectuándose periodicamente unha liquidación global polo importe que corresponda á ocupación estimada. Para iso, os titulares de dársenas ou instalacións náutico-deportivas outorgadas en concesión ou autorización deberán subministrar ás autoridades portuarias a información que lles sexa requirida e os datos precisos para a liquidación desta taxa. Os que se acollan a este réxime terán unha bonificación do 25 por 100 no importe da cota tributaria.

8. Para os efectos do establecido neste artigo, son buques ou embarcacións que teñen a súa base no porto aquelas que teñen autorizada a estancia no porto por período igual ou superior a seis meses.

Son buques ou embarcacións transeúntes ou de paso aquelas que teñen autorizada a súa estancia por un período limitado, inferior a seis meses.

O importe da taxa aplicable será independente das entradas, saídas ou días de ausencia da embarcación, mentres teña asignado posto de atracada.

9. O valor da contía básica da taxa das embarcacións deportivas e de recreo (E) establécese para todas as autoridades portuarias en 0,13 €. O valor poderá ser revisado na Lei de orzamentos xerais do Estado ou noutra que, de ser o caso, se aprobe para estes efectos en función da evolución dos custos portuarios e sectoriais, tomando en consideración as necesidades asociadas á competitividade do sector turístico e, en particular, do sector náutico e de recreo.

#### Artigo 18. *Taxa por utilización especial da zona de tránsito (T-6).*

1. O feito impositivo desta taxa consiste na utilización das zonas de tránsito, especialmente habilitadas como tales pola autoridade portuaria, e excepcionalmente das zonas de manobra, polas mercadorías e elementos de transporte por un período superior a:

En operacións de entrada ou de saída marítima, así como de tránsito marítimo e tráfico interior: catro horas desde a súa entrada na zona de servizo do porto ou do seu desembarque, segundo corresponda, para aquelas mercadorías e elementos de transporte en que os elementos rodantes que as transportan teñan formado ou vaian formar parte do transporte marítimo, e 48 horas nos casos restantes.

Nas operacións de tránsito terrestre: catro horas desde a súa entrada na zona de servizo do porto.

Tamén estarán suxeitos a esta taxa os materiais, maquinarias ou equipamentos debidamente autorizados pola autoridade portuaria que, non tendo a consideración

de mercadorías ou elementos de transporte, permanezan na zona de servizo do porto en períodos continuados superiores a 24 horas.

Tamén constitúe o feito impoñible desta taxa a prestación dos servizos comúns de titularidade da respectiva autoridade portuaria dos que se benefician os usuarios sen necesidade de solicitude, relacionados cos anteriores elementos do dominio público.

Para os efectos desta taxa, enténdese por zona ou zonas de tránsito aquelas especialmente habilitadas para o efecto pola autoridade portuaria co obxecto de servir de espazo de almacenamento ou depósito temporal de mercadorías e elementos de transporte de maneira que se compatibilicen con eficiencia as distintas operacións portuarias. O consello de administración da autoridade portuaria delimitará a zona ou zonas de tránsito do porto ou portos que xestione, de conformidade co previsto para estes efectos no regulamento de explotación e policía e nas ordenanzas portuarias.

2. Será suxeito pasivo contribuínte o propietario da mercadoría, elemento de transporte, material, maquinaria ou equipamento.

Cando a mercadoría e os elementos de transporte se encontren consignados serán suxeitos pasivos substitutos o consignatario, transitario ou operador loxístico representante da mercadoría.

O substituto designado neste precepto quedará obrigado ao cumprimento das prestacións materiais e formais derivadas da obrigaición tributaria. En caso de incumprimento das súas obrigaicións por parte dos substitutos, en especial, en caso de falta de pagamento da taxa, a autoridade portuaria poderá exixir aos suxeitos pasivos contribuíntes o seu cumprimento. Todo isto, sen prexuízo das responsabilidades en que poida ter incorrido o substituto.

3. Esta taxa devengarase cando as mercadorías e os elementos de transporte superen os tempos máximos de utilización da zona de tránsito, asociados co pagamento da taxa da mercadoría.

No caso de materiais, maquinarias ou equipamentos que non teñan a consideración de mercadorías ou elementos de transporte, a taxa devengarase unha vez transcorrido o período de 24 horas de permanencia na zona de servizo do porto.

4. A cota íntegra da taxa será a cantidade resultante do produto da superficie ocupada expresada en metros cadrados polo número de días de estancia completos ou fracción, pola contía básica (T) e polo coeficiente que corresponda dos indicados na táboa seguinte, en función da duración da ocupación:

Ata o día 7.º .....	1
Desde o día 8.º ao 15.º .....	3
Desde o día 16.º ao 30.º .....	6
Desde o día 31.º ao 60.º .....	10
A partir do día 61.º .....	20

Como superficie ocupada adoptarase a menor superficie rectangular que conteña a mercadoría, elemento de transporte, material, maquinaria ou equipamento depositado.

5. A zona de manobra non poderá ser utilizada para depósito de mercadorías ou outros elementos salvo autorización expresa do director do porto, caso en que serán de aplicación as contías previstas no número 4 deste artigo.

Para os efectos desta taxa, enténdese como zona de manobra a área máis próxima á liña de atracada en que se desenvolven as operacións de carga e descarga do buque de mercadorías e elementos de transporte ou de embarque e desembarque de pasaxeiros e vehículos en réxime de pasaxe. O consello de administración da autoridade portuaria delimitará a zona ou zonas de manobra do porto ou portos que xestione, de conformidade co previsto para estes efectos no regulamento de explotación e policía e nas ordenanzas portuarias.

6. O valor da contía básica da taxa por utilización da zona de tránsito (T) establécese para todas as autoridades portuarias en 0,11 euros. O valor poderá ser

revisado na Lei de orzamentos xerais do Estado ou noutra que, de ser o caso, se aprobe para estes efectos en función da evolución dos custos portuarios, loxísticos e do transporte, así como dos produtos transportados, tomando en consideración as necesidades asociadas á competitividade do nodo portuario e da economía.

7. Por razóns xustificadas de interese xeral, a autoridade portuaria poderá exixir a retirada das mercadorías ou outros elementos depositados nas zonas de tránsito e manobra, sinalando prazo suficiente para realizala. En caso de incumprimento, a autoridade portuaria poderá impor multas coercitivas, que non terán carácter tributario, dun 20 por cento da cota da taxa por utilización da zona de tránsito por cada día ou fracción de atraso a partir da data límite sinalada pola autoridade portuaria para a total retirada. Se despois de cinco días desde o primeiro aviso a mercadoría continúa sen ser retirada, a autoridade portuaria poderá retirala ou removelas a cargo do suxeito pasivo da dita taxa, sen prexuízo da multa que lle corresponda polos días de atraso e das taxas ou tarifas que comporta a nova localización. No caso de mercadorías ou outros elementos declarados como abandonados, unha vez concluído o proceso de poxa, a autoridade portuaria terá a prioridade no cobramento das taxas e, de ser o caso, das multas e tarifas que lle corresponden xeradas pola dita mercadoría.

8. Estarán exentos desta taxa os titulares de concesións ou autorizacións de ocupación de dominio público portuario pola estancia de mercadorías, elementos de transporte, materiais, maquinaria ou equipamentos nos espazos que formen parte das ditas concesións ou autorizacións, polos que se devenga a correspondente taxa de ocupación.

#### *Sección 5.<sup>a</sup> Bonificacións das taxas de actividade e de utilización*

#### *Artigo 19. Bonificacións das taxas de actividade e utilización.*

1. Para incentivar mellores prácticas ambientais, a autoridade portuaria aplicará as seguintes bonificacións:

a) Cando os buques acrediten o cumprimento dunhas determinadas condicións de respecto ao ambiente, mellorando as exixidas polas normas e convenios internacionais, e ademais a compañía navieira ou, de ser o caso, o armador a que pertence o buque teña suscrito un convenio coa autoridade portuaria en materia de boas prácticas ambientais asociadas ás operacións e á permanencia de buques en porto, á cota da taxa do buque aplicaráselle unha bonificación dun 5 por cento.

O dito convenio deberá recoller un conxunto de instrucións técnicas e operativas, baseado nas guías de boas prácticas ambientais aprobadas por Portos do Estado, cuxo cumprimento operativo poida ser verificado mediante un sistema de xestión ambiental. O cumprimento polo buque das normas e convenios internacionais nesta materia deberá estar certificado por entidades de certificación acreditadas para iso por organismos pertencentes á International Accreditation Forum. O cumprimento do convenio suscrito será acreditado por parte da autoridade portuaria.

b) Cando o titular dunha autorización para prestar o servizo portuario de manipulación de mercadorías, ou o titular da concesión ou autorización dunha terminal de manipulación de mercadorías, cumpra os requisitos que se citan posteriormente aplicaranse as seguintes bonificacións á cota da taxa de actividade:

Con carácter xeral: 15 por cento.

Á parte da cota da taxa correspondente a tráfico manipulado de graneis sólidos ou líquidos: 20 por cento.

c) Cando o titular dunha concesión ou autorización realice actividades pesqueiras, náutico-deportivas ou de construción, reparación, transformación ou desmantelamento de buques, aplicarase unha bonificación do 15 por cento á cota íntegra da taxa de actividade.



De acordo co mencionado anteriormente nas alíneas b) e c), os requisitos que debe cumprir o titular da autorización ou concesión, de ser o caso, serán os seguintes:

1.º Ter suscrito un convenio coa autoridade portuaria en materia de boas prácticas ambientais. O dito convenio deberá recoller un conxunto de instrucións técnicas e operativas cuxo cumprimento poida ser verificado mediante un sistema de xestión ambiental, baseado nas guías de boas prácticas ambientais aprobadas por Portos do Estado, cuxo alcance comprenda a totalidade dos tráxicos manipulados.

2.º Estar inscrito no rexistro do sistema comunitario de xestión e auditoría ambiental (EMAS) ou ter implantado un sistema de xestión ambiental baseado en UNE-EN-ISO-14001 certificado por unha entidade acreditada para tal efecto pola Entidade Nacional de Acreditación (ENAC), e cuxo alcance comprenda todos aqueles servizos relacionados coa actividade obxecto de autorización ou concesión.

2. Para incrementar a calidade na prestación dos servizos:

a) Cando a compañía navieira ou, no caso de embarcacións pesqueiras, o armador teña en vigor unha certificación de servizos cuxo alcance comprenda todas as operacións do buque en porto, baseada nos referenciais de calidade do servizo aprobados por Portos do Estado ou, de ser o caso, nos referenciais específicos aprobados no seu desenvolvemento pola autoridade portuaria, á cota da taxa do buque aplicaráselle unha bonificación dun 5 por cento.

A certificación de servizos debe estar emitida por unha entidade acreditada para tal efecto por ENAC conforme a norma UNE-EN-45011 ou aquela que a substitúa, ou por unha entidade cuxo sistema de emisión cumpra os requisitos desta.

b) Cando o prestador dun servizo portuario ou o titular da concesión ou autorización dunha terminal marítima de mercadorías ou dunha estación marítima teñan en vigor unha certificación de servizo, baseada nos referenciais de calidade do servizo aprobados por Portos do Estado ou, de ser o caso, dos referenciais específicos aprobados no seu desenvolvemento pola autoridade portuaria, emitida por unha entidade acreditada para tal efecto por ENAC conforme a Norma UNE-EN 45011, á cota da taxa de actividade aplicaráselle unha bonificación do 15 por cento.

c) Cando o titular dunha licenza do servizo de manipulación de mercadorías, ou o concesionario ou autorizado cuxo obxecto da concesión sexa unha terminal de mercadorías, supere por encima do 30% os niveis mínimos de produtividade establecidos nos pregos de prescricións particulares do servizo, á cota da taxa de actividade aplicaráselle unha bonificación de igual valor que a porcentaxe de aumento da produtividade con respecto ao valor citado, cun valor máximo do 50%. A liquidación desta bonificación realizarase ao final do exercicio, cando se liquide a taxa de actividade conforme o previsto no número 6 do artigo 11, considerando para o seu cálculo os valores medios de produtividade do exercicio.

3. Para incentivar a captación, a fidelización e o crecemento dos tráxicos e dos servizos marítimos que coadruven ao desenvolvemento económico e social da zona de influencia económica dos portos ou de España no seu conxunto, poderán aplicarse bonificacións adicionais, non superiores ao 40 por cento, á cota das taxas do buque, da pasaxe e da mercadoría.

Os tráxicos e servizos marítimos susceptibles desta bonificación serán os cualificados como sensibles, prioritarios ou estratéxicos para cada autoridade portuaria.

As ditas bonificacións poderán diferenciarse para cada un dos tráxicos e servizos marítimos cualificados como sensibles, prioritarios ou estratéxicos así como para cada unha das taxas, e poderán graduarse, respectivamente, en función do número de GT ou do volume de pasaxe ou de mercadorías achegado polo suxeito pasivo no exercicio anterior en relación cos tráxicos totais no dito exercicio correspondente ao

tráfico ou servizo marítimo considerado, e/ou do crecemento anual dos ditos tráfico ou servizos respecto a ese exercicio, debendo ser idénticas para todos os suxeitos pasivos nas mesmas condicións.

No caso de que as bonificacións se gradúen de acordo co disposto no número anterior, a autoridade portuaria liquidará aquelas ao final do exercicio en función do crecemento real dos tráfico ou servizos marítimos cualificados como sensibles, prioritarios ou estratéxicos achegados polo suxeito pasivo no exercicio.

Por proposta do consello de administración da autoridade portuaria, o plan de empresa acordará de forma motivada os tráfico e servizos marítimos suxeitos a bonificación e as condicións de aplicación das bonificacións reguladas neste número, así como o seu límite conxunto para o seu importe total no exercicio, tendo en conta a evolución, características e condicionamentos da demanda, así como a situación dos mercados e a posición competitiva do porto respecto a eles.

Na Lei de orzamentos xerais do Estado ou na que, de ser o caso, se aprobe, incluírase a definición dos tráfico e servizos marítimos suxeitos a esta bonificación, así como o valor desta para cada unha das taxas e, de ser o caso, condicións e escalas de aplicación.

Para o cálculo da bonificación a aplicar observarase o disposto no artigo 7.a) desta lei.

O importe total das bonificacións reguladas neste número que aplique anualmente cada autoridade portuaria non poderá ser superior ao 20 por cento da súa recadación media anual conxunta polas taxas do buque, da pasaxe e da mercadoría do último exercicio anterior ao ano en que se acorda o plan de empresa.

4. Para potenciar e consolidar o papel de España como plataforma loxística internacional, poderán aplicarse as seguintes bonificacións á cota das taxas do buque e da mercadoría:

Á taxa do buque cando o buque atraque nunha terminal de contedores en réxime de concesión ou autorización.

Á taxa da mercadoría, para mercadorías de entrada ou saída marítima ou en tránsito marítimo nunha terminal de contedores en réxime de concesión ou autorización.

En función da proporción de contedores en réxime de tránsito marítimo ( $t$ ), respecto do total de tráfico de contedores na terminal, rexistrado no último exercicio anterior ao ano en que se acorda o plan de empresa, estas bonificacións non poderán ser superiores ás porcentaxes que se indican:

Proporción de tránsito ( $t$ )	Bonificación
$0 < t < 25\%$	40%
$25\% < t < 50\%$	50%
$t > 50\%$	60%

No caso de inicio de actividade da terminal, para os dous primeiros exercicios consideraranse as estimacións razoables de tráfico, aceptadas pola autoridade portuaria.

Por proposta do consello de administración da autoridade portuaria, o plan de empresa acordará de forma motivada as condicións de aplicación das bonificacións reguladas neste número, así como o seu límite conxunto para o seu importe total no exercicio, tendo en conta a evolución, características e condicionamentos da demanda de tránsito de contedores, así como a situación deste mercado e a posición competitiva do porto respecto a el. A bonificación aprobada será de aplicación a todas as terminais de contedores do porto en réxime de concesión ou autorización.

Na Lei de orzamentos xerais do Estado ou na que, de ser o caso, se aprobe, incluírase o valor da bonificación para cada unha das taxas e, de ser o caso, as condicións de aplicación.

Para o cálculo da bonificación que se aplicará observárase o disposto no artigo 7.a) desta lei.

Esta bonificación é incompatible coas que poidan establecerse para o mesmo tipo de tráfico conforme o disposto no número 3 deste artigo.

5. Para ter en conta a condición de insularidade, especial illamento ou ultraperifericidade das Illas Canarias, aplicaranse as seguintes bonificacións á cota das taxas do buque, da pasaxe e da mercadoría, nos portos de interese xeral dos arquipélagos Canario e Balear, así como nos portos de Ceuta e Melilla, para todos aqueles servizos marítimos que unan estes portos con outros portos, salvo os situados no mesmo arquipélago:

Á taxa do buque: ata o 40 por cento. Esta bonificación unicamente se poderá tomar en consideración cando sexa de aplicación a contía básica S e non é compatible co coeficiente redutor da taxa do buque do número 4.l.8.<sup>a)</sup> do artigo 13. Non obstante, para buques tipo ro-ro puro, ro-pax, con-ro e ferry, os valores adoptados para esta bonificación non poderán dar lugar a que a taxa do buque sexa maior que a correspondente á aplicación do citado número.

Á taxa da pasaxe: ata o 45 por cento no suposto de pasaxeiros en réxime de transporte e 60 por cento aos vehículos en réxime de pasaxe. Esta bonificación non é compatible co coeficiente redutor da taxa da pasaxe do número 4.d) do artigo 14. Non obstante, os valores adoptados para esta bonificación non poderán dar lugar a que a taxa da pasaxe sexa maior que a correspondente á aplicación do citado número.

Á taxa da mercadoría: ata o 40 por cento. Esta bonificación unicamente se poderá tomar en consideración nos supostos de mercadoría en réxime de entrada ou saída marítima, non sendo compatible cos coeficientes redutores da taxa da mercadoría do número 5.b) do artigo 15. Non obstante, os valores adoptados para esta bonificación non poderán dar lugar a que a taxa á mercadoría sexa maior que a correspondente á aplicación do citado número.

Por proposta do consello de administración da autoridade portuaria, o plan de empresa acordará de forma motivada as condicións de aplicación das bonificacións reguladas neste número, así como o seu límite conxunto polo seu importe total no exercicio.

Na Lei de orzamentos xerais do Estado ou na que, de ser o caso, se aprobe, incluírase o valor da bonificación para cada unha das taxas e, de ser o caso, as condicións de aplicación.

6. Á empresa titular dunha licenza de prestación do servizo portuario de manipulación de mercadorías que incremente a porcentaxe de traballadores contratados en réxime laboral común de forma continuada, por encima do mínimo establecido, aplicaráselle unha bonificación na cota íntegra na taxa de actividade que será a resultante da seguinte fórmula:

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

onde:

b é a bonificación que se aplica en tanto por cento.

RLC é a relación laboral común real, en tanto por cento.

RLC mínima é a relación laboral común mínima establecida, en tanto por cento.

Para manter a bonificación ou aumentala debe acreditarse de forma que faga fe o cumprimento das porcentaxes citadas, medidas en termos de actividade desenvolta e con cómputo interanual.

7. As bonificacións á taxa do buque reguladas nos números 1 e 2 deste artigo non serán aplicables aos supostos previstos no artigo 13, número 4.l.5.<sup>o</sup>

*Sección 6.ª Taxa de axudas á navegación**Artigo 20. Taxa de axudas á navegación.*

1. O feito imponible desta taxa consiste na utilización do servizo de sinalización marítima definido no artigo 85 desta lei.

2. Son suxeitos pasivos contribuíntes desta taxa, con carácter solidario, o propietario do buque ou embarcación, o navieiro, e o capitán ou patrón do buque ou embarcación.

Se o buque se encontra consignado, será suxeito pasivo substituto do contribuínte o consignatario do buque ou embarcación, e en portos, dársenas, peiraos, pantaláns e outras instalacións náutico-deportivas outorgadas en concesión ou autorización, o concesionario ou autorizado. Todos os substitutos designados neste número quedarán solidariamente obrigados ao cumprimento das prestacións materiais e formais derivadas da obrigaçión tributaria, sen prexuízo de que a autoridade portuaria se dirixirá en primeiro lugar ao concesionario ou autorizado. En caso de incumprimento das súas obrigaçións por parte dos substitutos, en especial, en caso de falta de pagamento da taxa, a autoridade portuaria poderá exixir aos contribuíntes o seu cumprimento.

Todo isto, sen prexuízo das responsabilidades en que poida ter incorrido o substituto.

3. O devengo da taxa prodúcese cando o buque ou a embarcación comeza a recibir os servizos en augas xurisdicionais españolas.

4. A cota íntegra da taxa é a seguinte:

a) Aos buques mercantes, así como aos pesqueiros conxeladores e, en xeral, a aqueles buques aos que polas súas características lles sexa de aplicación a taxa do buque: a resultante do produto do número de GT do buque, cun mínimo de 100 GT, pola contía básica (A) e polo coeficiente 0,035 nas tres primeiras escalas de cada ano natural nun porto español.

b) Aos buques e embarcacións dedicados á pesca de altura ou gran altura:

b1) No caso de buques e embarcacións que teñan a base nun porto español: a resultante do produto do número de GT do buque ou embarcación pola contía básica (A) en cada ano natural.

b2) No caso de buques e embarcacións que non teñan a base nun porto español: o 20 por cento da cota que lle corresponda de acordo con b1), con validez para un período de 30 días. A dita cota será novamente exixible por idénticos períodos ata un máximo do 100 por cento dela en cada ano natural.

c) Aos buques e embarcacións dedicados á pesca de baixura ou litoral.

c1) No caso de buques e embarcacións que teñan a base nun porto español: a resultante do produto da contía básica (A) polo coeficiente 50 en cada ano natural.

c2) No caso de buques e embarcacións que non teñan a base nun porto español: o 20 por cento da cota que lle corresponda de acordo con c1), con validez para un período de 30 días. A dita cota será novamente exixible por idénticos períodos ata un máximo do 100 por cento dela en cada ano natural.

d) Aos buques e embarcacións de recreo ou deportivos de eslora igual ou superior a nove metros, se a súa propulsión é o motor, e 12 metros, se a súa propulsión é a vela, que deban estar provistas de licenza de navegación ou rol de despacho ou dotación de buques.

d1) No caso de embarcacións que teñan a base nun porto español: a resultante do produto da contía básica (A) pola eslora do buque, expresada en metros, pola manga do buque, expresada en metros, e polo coeficiente 16 en cada ano natural.

d2) No caso de embarcacións que non teñan a base nun porto español: o 20 por cento da cota que lle corresponda de acordo con d1), con validez para un período de 30 días. A dita cota será novamente exixible por idénticos períodos ata un máximo do 100 por cento dela en cada ano natural.

e) Ás embarcacións de recreo ou deportivas de eslora inferior a nove metros, se a súa propulsión é o motor, e 12 metros, se a súa propulsión é a vela, que deban estar provistas de licenza de navegación, ou rol de despacho ou dotación de buques:

e1) No caso de embarcacións que teñan a base nun porto español: a resultante do produto da contía básica (A) pola eslora do buque, expresada en metros, pola manga do buque, expresada en metros, e polo coeficiente 40, nunha soa vez e validez indefinida.

e2) No caso de embarcacións que non teñan a base nun porto español: o 20 por cento da cota que lle corresponda de acordo con e1), con validez para un período de 30 días. A dita cota será novamente exixible por idénticos períodos ata un máximo do 100 por cento dela en cada ano natural.

5. O valor da contía básica da taxa de axudas á navegación (A) establécese en 0,25 €. O valor da contía básica poderá ser revisado na Lei de orzamentos xerais do Estado ou noutra que, de ser o caso, se aprobe para estes efectos en función da evolución dos custos do servizo de axudas á navegación en todo o litoral español.

6. O pagamento da taxa será exixible:

a) Aos buques e embarcacións incluídos na alínea a) do número 4: nas tres primeiras escalas no ano natural en cada porto español en que entren, debendo aboarse a contía da taxa na autoridade portuaria que teña asignada, para efectos de sinalización marítima, a zona xeográfica en que se encontra situado o porto.

b) Aos buques e embarcacións incluídos nas alíneas b), c) e d) do número 4:

b1) No caso de buques e embarcacións que teñan a base nun porto español: unha vez ao ano, debendo aboarse a contía da taxa na autoridade portuaria que teña asignada, para efectos de sinalización marítima, a zona xeográfica en que estea situado o seu porto base.

b2) No caso de buques e embarcacións que non teñan base nun porto español: por períodos de 30 días, debendo aboarse o importe da taxa nas autoridades portuarias que teñan asignadas, para efectos de sinalización marítima, a zona xeográfica en que estean situados os portos españois nos que fagan escala no ano natural, ata que se alcance o 100 por cento da taxa.

c) Ás embarcacións a que fai referencia a alínea e) do número 4:

c1) No caso de embarcacións que teñan a base nun porto español: unha única vez no momento da súa matriculación. O importe da taxa aboarase na autoridade portuaria que teña asignada, para efectos de sinalización marítima, a zona xeográfica en que estea situado o órgano competente para a matriculación da embarcación.

c2) No caso de embarcacións que non teñan a súa base nun porto español: por períodos de 30 días, debendo aboarse o importe da taxa nas autoridades portuarias que teñan asignadas, para efectos de sinalización marítima, a zona xeográfica en que estean situados os portos españois en que fagan escala, ata que se alcance o 100 por cento da taxa.

7. O órgano competente para a matriculación das embarcacións, despacho de rol de navegación ou dotación e para a emisión dos certificados de inspección daquelas exixirá como requisito para iso os xustificantes de ter aboado a taxa de axudas á navegación.

As autoridades portuarias exixirán a presentación dos xustificantes de ter aboado a taxa; no caso contrario, deberán proceder á súa liquidación.

As comunidades autónomas, organismos portuarios dependentes ou vinculados a estas e os concesionarios ou titulares de autorizacións de portos, dársenas e instalacións portuarias deberán facilitar á autoridade portuaria correspondente a debida información e subministrar os datos precisos para a liquidación desta taxa.

8. As autoridades portuarias e Portos do Estado poderán subscribir convenios coas comunidades autónomas e organismos portuarios dependentes ou vinculados a estas para o cobramento desta taxa.

9. A taxa será exixible por adiantado e poderá exixirse en réxime de estimación simplificada nos portos, dársenas, peiraos, pantaláns e outras instalacións de atracada, así como en instalacións náutico-deportivas que se encontren en concesión ou autorización, salvo renuncia expresa do concesionario ou autorizado. Neste réxime, a cota tributaria establecerase para cada concesión ou autorización tomando en conta os datos estatísticos de tráfico da concesión ou autorización dos dous últimos anos, efectuándose periodicamente unha liquidación global polo importe que corresponda á ocupación estimada. Os que se acollan a este réxime terán unha bonificación do 20 por cento no importe da cota tributaria.

#### CAPÍTULO IV

#### **Dos prezos privados por servizos comerciais prestados polas autoridades portuarias**

##### *Artigo 21. Tarifas por servizos comerciais prestados polas autoridades portuarias.*

1. As autoridades portuarias exixirán polos servizos comerciais que presten en réxime de concorrencia con entidades privadas o pagamento das correspondentes tarifas. Estas tarifas terán o carácter de prezos privados e deberán contribuír a lograr o obxectivo de autofinanciamento, evitar prácticas abusivas en relación cos tráxicos cativos, así como actuacións discriminatorias ou outras análogas. Estas tarifas non poderán ser inferiores ao custo do servizo e deberán atender ao cumprimento dos obxectivos fixados no plan de empresa. Excepcionalmente poderanse acordar tarifas inferiores ao custo do servizo mentres subsistan supostos de subactividade en ausencia de concorrencia con entidades privadas.

2. O consello de administración de cada autoridade portuaria aprobará as súas tarifas.

##### *Artigo 22. Exixibilidade das tarifas.*

1. As tarifas serán exixibles desde que se solicite a prestación do servizo.

2. O prazo máximo para facer efectivas as débedas orixinadas pola aplicación das tarifas será de 20 días naturais desde a data de comunicación das facturas correspondentes. No suposto de que o último día do prazo de pagamento for festivo, o dito prazo vencerá no inmediato hábil posterior.

3. Unha vez transcorrido o prazo de pagamento establecido neste artigo sen que a débeda fose satisfeita, o director da autoridade portuaria certificará a dita circunstancia e notificarallo ao obrigado ao pagamento. A cantidade debida devengará o xuro legal do diñeiro vixente incrementado en catro puntos, durante o período en que se incorrese en mora.

O certificado así emitido terá a consideración de título executivo para os efectos da acción executiva, conforme o disposto no artigo 517 da Lei 1/2000, do 2 de xaneiro, de axuízamento civil.

A falta de pagamento dos xuros devengados durante o período en que se incorrese en mora habilitará igualmente a autoridade portuaria para o exercicio da acción executiva na forma e no prazo previstos nesta disposición.

**Artigo 23. Prescripción.**

A acción para exixir o pagamento das tarifas por servizos prestados directamente polas autoridades portuarias prescribe aos catro anos da prestación do servizo de que se trate.

**Artigo 24. Suspensión do servizo.**

1. A falta de pagamento reiterada do servizo prestado facultará a autoridade portuaria para suspender temporalmente a prestación de servizos comerciais ao debedor, logo de requirimento a este.

No requirimento, a autoridade portuaria deberá advertir expresamente de que, de non efectuarse o pagamento da factura no prazo fixado nel, procederá a suspender temporalmente a prestación do servizo de que se trate.

2. A suspensión temporal da prestación do servizo manterase mentres non se efectúe o pagamento ou se garanta suficientemente a débeda que xerou a propia suspensión.

3. A autoridade portuaria poderá exixir un depósito previo ou a constitución de avais, así como emitir facturas á conta, co obxecto de garantir o cobramento do importe das tarifas polos servizos comerciais que lle sexan solicitados, sen prexuízo do importe final resultante.

**Artigo 25. Reclamación previa á vía xudicial civil.**

1. Contras as liquidacións de tarifas por servizos comerciais prestados polas autoridades portuarias procederá a reclamación previa ao exercicio de accións civís, que deberá interporse ante o consello de administración da autoridade portuaria de que se trate.

2. O prazo para resolver a reclamación será de tres meses desde a súa interposición. Transcorrido o dito prazo sen ter notificado resolución expresa, poderá entenderse desestimada.

3. A interposición de reclamación previa non suspenderá a obrigação de efectuar o pagamento da factura no prazo previsto nos artigos anteriores.»

**Artigo segundo. Modificación do título III da Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos nos portos de interese xeral.**

O título III da Lei 48/2003, do 26 de novembro, queda modificado nos termos seguintes:

## «TÍTULO III

**A prestación de servizos**

## CAPÍTULO I

**Dos servizos****Artigo 56. Servizos prestados nos portos de interese xeral.**

1. A actividade portuaria desenvolverase nun marco de libre e leal competencia entre os operadores de servizos nos portos de interese xeral.

Para tal efecto, corresponde a Portos do Estado promover a competencia no conxunto do sistema portuario e ás autoridades portuarias, nos seus propios ámbitos territorial e funcional.

2. Recoñécese a liberdade de acceso á prestación de servizos nos portos de interese xeral, nos termos establecidos nesta lei.

3. Os servizos clasifícanse en:
  - a) Servizos xerais.
  - b) Servizos portuarios.
  - c) Servizos comerciais.
  - d) Servizo de sinalización marítima.

## CAPÍTULO II

### Dos servizos xerais

#### Artigo 57. *Concepto de servizos xerais.*

Son servizos xerais do porto aqueles servizos comúns dos que se benefician os usuarios do porto sen necesidade de solicitude, así como aqueles necesarios para o cumprimento das funcións das autoridades portuarias.

As autoridades portuarias prestarán na zona de servizo do porto, entre outros, os seguintes servizos xerais:

- a) O servizo de ordenación, coordinación e control do tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- b) O servizo de coordinación e control das operacións asociadas aos servizos portuarios, comerciais e outras actividades.
- c) Os servizos de sinalización, balizamento e outras axudas á navegación que sirvan de aproximación e acceso do buque ao porto, así como o seu balizamento interior.
- d) O servizo de policía nas zonas comúns, ambos sen prexuízo das competencias que correspondan a outras administracións.
- e) O servizo de iluminación das zonas comúns.
- f) O servizo de limpeza habitual das zonas comúns de terra e de auga. Non se inclúen neste servizo a limpeza de peiraos e explanadas como consecuencia das operacións de depósito e manipulación de mercadorías, nin a dos derrames e verteduras mariñas contaminantes.
- g) Os servizos de prevención e control de emerxencias, nos termos establecidos pola normativa sobre protección civil, en colaboración coas administracións competentes sobre protección civil, prevención e extinción de incendios, salvamento e loita contra a contaminación.

#### Artigo 58. *Réxime de prestación dos servizos xerais.*

1. Corresponde á autoridade portuaria a prestación dos servizos xerais, sen prexuízo de que a súa xestión poida encomendarse a terceiros cando non se poña en risco a seguridade ou non impliquen exercicio de autoridade.

2. Os servizos xerais serán prestados de acordo coas normas e criterios técnicos previstos no regulamento de explotación e policía, así como nas ordenanzas do porto.

## CAPÍTULO III

### Dos servizos portuarios

#### Sección 1.<sup>a</sup> *Concepto e prestación de servizos portuarios*

#### Artigo 59. *Concepto e clases de servizos portuarios.*

1. Son servizos portuarios as actividades de prestación que sexan necesarias para a explotación dos portos dirixidas a facer posible a realización das operacións asociadas co tráfico marítimo, en condicións de seguridade, eficiencia, regularidade,



continuidade e non discriminación, e que sexan desenvolvidas no ámbito territorial das autoridades portuarias.

2. Teñen a consideración de servizos portuarios os seguintes:

a) Servizos técnico-náuticos:

1.º Servizo de practicaaxe.

2.º Servizo de remolque portuario.

3.º Servizo de amarre e desamarre.

b) Servizo á pasaxe, que inclúe: o embarque e desembarque de pasaxeiros, a carga e descarga de equipaxes, e a de vehículos en réxime de pasaxe.

c) Servizos de recepción de refugallos xerados por buques, que inclúe: a recepción dos refugallos e residuos do anexo I e/ou do anexo IV e/ou do anexo V e/ou do anexo VI do Convenio MARPOL 73/78, segundo o establecido no artigo 80 desta lei.

d) Servizo de manipulación de mercadorías, que consiste na carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo e o transbordo de mercadorías.

Artigo 60. *Réxime de prestación dos servizos portuarios.*

1. A prestación dos servizos portuarios será levada a cabo pola iniciativa privada, e rexerá polo principio de libre concorrencia, coas excepcións establecidas nesta lei.

2. A prestación dos servizos portuarios requirirá a obtención da correspondente licenza outorgada pola autoridade portuaria.

A licenza non outorgará o dereito a prestar o servizo en exclusiva.

A licenza outorgarase con carácter regrado, logo da acreditación do cumprimento polo solicitante das condicións e requisitos previstos nesta lei e nas prescricións particulares do servizo. Non obstante, cando estea limitado o número de prestadores, as licenzas outorgaranse por concurso.

Poderán ser titulares de licenzas as persoas físicas ou xurídicas, da Unión Europea ou de países terceiros, condicionadas estas últimas á proba de reciprocidade, salvo nos supostos en que os compromisos da Unión Europea coa Organización Mundial do Comercio non exixan o dito requisito, que teñan capacidade de obrar, e non estean incursoas en causas de incompatibilidade.

As licenzas serán de carácter específico, e outorgaranse para cada un dos servizos portuarios relacionados no artigo 59.2. Non obstante, para os servizos incluídos na alínea c) do dito artigo poderá outorgarse unha licenza de carácter xeral que habilitará para a prestación de varios ou de todos os servizos de recepción de refugallos xerados por buques. Así mesmo, as licenzas para a prestación de servizos á pasaxe e de manipulación de mercadorías poderán outorgarse para un ou varios tipos de tráfico ou de mercadoría.

A autoridade portuaria poderá autorizar licenzas de autoprestación e de integración de servizos portuarios nos termos e nas condicións previstas nesta lei.

3. Os servizos portuarios serán prestados de acordo co disposto nas prescricións particulares do servizo, e estarán suxeitos ás obrigacións de servizo público previstas nesta lei, as cales se aplicarán de forma que os seus efectos sexan neutrais en relación coa competencia entre prestadores de servizos portuarios.

Son obrigacións de servizo público, de necesaria aceptación por todos os prestadores de servizos nos termos en que se concreten nos seus respectivos títulos habilitantes, as seguintes:

a) Cobertura universal, con obrigación de atender toda demanda razoable, en condicións non discriminatorias, salvo as excepcións previstas nesta lei para os casos de terminais de pasaxeiros e mercadorías de uso particular.

b) Continuidade e regularidade dos servizos en función das características da demanda, salvo forza maior. Para garantir a continuidade na prestación do servizo, as autoridades portuarias poderán establecer servizos mínimos de carácter obrigatorio.

c) Cooperación coa autoridade portuaria e a Administración marítima e, de ser o caso, con outros prestadores de servizos, en labores de salvamento, extinción de incendios e loita contra a contaminación, así como na prevención e control de emerxencias.

d) Colaborar na formación práctica na prestación do servizo cos medios adecuados, no ámbito do porto en que desenvolva a súa actividade.

e) Sometemento á potestade tarifaria da autoridade portuaria, cando proceda, nas condicións establecidas nas prescricións particulares polas que se rexe o título habilitante.

4. As autoridades portuarias deberán adoptar as medidas precisas para garantir unha adecuada cobertura das necesidades de servizos portuarios no porto. Para tal fin, poderán excepcionalmente asumir, logo de informe favorable de Portos do Estado, a prestación directa ou indirecta dun servizo portuario cando por ausencia ou insuficiencia da iniciativa privada sexa necesario garantir unha adecuada cobertura das necesidades do servizo.

Para tal efecto, entenderase como existencia de insuficiencia da iniciativa privada cando as licenzas outorgadas non poidan atender toda a demanda existente no porto cos indicadores de calidade exixidos no prego de prescricións particulares do servizo.

A prestación por parte da autoridade portuaria dun servizo portuario, por ausencia ou insuficiencia de iniciativa privada, non implica a extinción, de ser o caso, das licenzas en vigor nin impide a solicitude de novas licenzas. Neste caso, as competencias reguladoras do servizo, incluída a aprobación do prego de prescricións particulares, corresponderá a Portos do Estado e o prazo de prestación do servizo non poderá ser superior a cinco anos, salvo que subsistan as circunstancias que motivaron a asunción da prestación.

5. A autoridade portuaria, en caso de falta de pagamento do servizo, poderá autorizar aos prestadores a suspensión temporal do servizo ata que se efectúe o pagamento ou se garanta suficientemente a débeda que xerou a suspensión.

6. A autoridade portuaria, de oficio, poderá limitar en cada porto o número máximo de posibles prestadores dun servizo portuario, atendendo unicamente a razóns de dispoñibilidade de espazos, de capacidade das instalacións, de seguridade, de normas ambientais ou por outras razóns obxectivas relacionadas coas condicións de competencia e, en todos os supostos, debidamente motivadas. A motivación deberá incluír a identificación clara da restrición da competencia en cuestión, a xustificación da necesidade do establecemento da restrición conforme o interese público e a acreditación de que non resulta posible acudir a alternativas viables que sexan menos restritivas da competencia para conseguir o mesmo fin de interese público. Nos servizos á pasaxe e de manipulación de mercadorías, as anteriores limitacións poderán aplicarse por tipo de tráfico ou de mercadoría. A determinación do número de prestadores deberá obrigatoriamente realizarse considerando o maior número posible de prestadores que permitan as circunstancias concorrentes.

De ser o caso, o acordo de limitación, que incluírá a determinación do número máximo de prestadores, será adaptado polo consello de administración da autoridade portuaria, logo de consulta ao comité de servizos portuarios e informe de Portos do Estado, e poderá afectar toda a zona de servizo do porto ou unha parte dela. O acordo de limitación publicarase no «Boletín Oficial del Estado».

Cando a causa da limitación sexa a seguridade marítima, Portos do Estado solicitará informe á Dirección Xeral da Mariña Mercante, que será vinculante no ámbito das funcións desta última e que se entenderá favorable se transcorre o prazo dun mes desde que se solicite sen que sexa emitido de forma expresa.

Cando a causa da limitación sexa ambiental, Portos do Estado solicitará informe á autoridade ambiental competente. Tal informe entenderase favorable se transcorre o prazo dun mes desde que se solicite sen que sexa emitido de forma expresa.

A limitación establecida segundo o previsto nos parágrafos precedentes deberá ser revisada, total ou parcialmente, de oficio pola autoridade portuaria, se se alteran as causas que a motivaron, ou previamente á convocatoria dun novo concurso. Tamén poderá ser revisada por instancias de calquera interesado ou de Portos do Estado, con suxeición a idénticos trámites dos seguidos para o seu establecemento.

Cando o número de prestadores dun servizo estea limitado, as licenzas outorgaranse por concurso de acordo co procedemento establecido no artigo 64 desta lei. Neste caso, o prazo máximo de vixencia para elas será menor que o establecido con carácter xeral para servizos portuarios sen limitación do número de prestadores nos termos establecidos no artigo 63. Non obstante o anterior, o titular dunha concesión ou autorización dunha terminal marítima de pasaxeiros ou de mercadorías cuxo obxecto inclúa a prestación de servizos á pasaxe ou de manipulación de mercadorías, terá dereito á obtención dunha das licenzas para a súa prestación, para si ou, de ser o caso, para un terceiro cun contrato en vigor para estes efectos co titular da concesión, sempre que se cumpran as condicións exixidas para iso, que estarán restrinxidas ao ámbito xeográfico do dominio público da concesión.

Cando a autoridade portuaria sexa prestadora directa ou indirectamente dun servizo obxecto de limitación ou participe no capital dunha empresa que sexa prestadora do dito servizo no porto, o acordo de limitación ou a súa revisión serán adoptados polo Consello Reitor de Portos do Estado. Nestes casos de limitación do número de prestadores, a participación da autoridade portuaria no capital da empresa prestadora só estará xustificada por ausencia ou insuficiencia da iniciativa privada.

Co obxecto de evitar a limitación do número de prestadores de servizos por razóns de dispoñibilidade de espazos, nas ordenanzas do porto deberá asignarse espazo ou capacidade de infraestrutura para que poidan operar prestadores de servizos portuarios que non dispoñan de concesión ou autorización.

#### Artigo 61. *Réxime de utilización dos servizos portuarios.*

1. Os servizos portuarios prestaranse por solicitude dos usuarios.

Non obstante, a utilización do servizo de practicaxe será obrigatoria cando así o determine a Administración marítima conforme o previsto na normativa aplicable.

Así mesmo, o servizo de recepción de refugallos xerados polos buques será de uso obrigatorio, salvo nos supostos previstos na normativa aplicable.

Ademais, o regulamento de explotación e policía ou as ordenanzas do porto poderán establecer o uso obrigatorio doutros servizos portuarios en función das condicións e características das infraestruturas portuarias, do tamaño e tipo de buque e da natureza da carga transportada, así como das condicións oceanográficas e meteorolóxicas.

2. Cando a utilización do servizo non sexa obrigatoria, as autoridades portuarias poderán impor o uso daqueles servizos portuarios que consideren necesarios cando por circunstancias extraordinarias consideren que está en risco o funcionamento, a operatividade ou a seguridade do porto. Pola súa vez, por razóns de seguridade marítima, a capitanía marítima poderá declarar a obrigatoriedade dos ditos servizos.

3. As ordenanzas portuarias aprobadas polas autoridades portuarias deberán establecer, por razóns de operativa e de seguridade, normas complementarias e condicións específicas de utilización dos servizos portuarios, así como o ámbito xeográfico a que se estendan.

Artigo 62. *Pregos de prescricións particulares dos servizos portuarios.*

1. As autoridades portuarias deberán aprobar os pregos de prescricións particulares dos servizos portuarios, oído o comité de servizos portuarios e logo de audiencia das organizacións sindicais máis representativas e representativas do servizo correspondente e das asociacións de operadores e usuarios máis representativas cuxos fins garden relación directa co obxecto do correspondente prego. Para iso, as autoridades portuarias remitirán o proxecto de prego, xunto co expediente completo, a Portos do Estado co obxecto de que emita informe vinculante con anterioridade á súa aprobación definitiva.

Previamente, Portos do Estado recadará informe da Dirección Xeral da Mariña Mercante sobre os proxectos de pregos de prescricións particulares dos servizos portuarios de practicaxe, remolque portuario e amarre e desamarre de buques, no que se refire á seguridade marítima, tendo neste ámbito carácter vinculante. Este informe deberá emitirse no prazo dun mes desde a recepción da documentación correspondente; entenderase en sentido favorable se non for remitido no dito prazo.

As autoridades portuarias poderán modificar os pregos de prescricións particulares por razóns obxectivas motivadas, entre outras causas, pola evolución das características da demanda no porto, a evolución tecnolóxica, os desaxustes observados nas condicións de seguridade, calidade, continuidade e regularidade na prestación do servizo, os cambios normativos e novas exixencias asociadas ás obrigacións de servizo público. A modificación dos pregos de prescricións particulares estará suxeita a idénticos trámites que os seguidos para a súa aprobación.

Os citados pregos poderán ser de aplicación en diferentes zonas dun porto, en toda a súa zona de servizo ou, de ser o caso, en máis dun porto xestionado pola mesma autoridade portuaria.

2. Os ditos pregos regularán, entre outras, as seguintes materias:

- a) Obxecto e ámbito xeográfico do servizo portuario.
- b) Requisitos de acceso á prestación do servizo, os cales deberán ser non discriminatorios, obxectivos, adecuados e proporcionados para garantir a adecuada prestación do servizo, a explotación portuaria en condicións de eficiencia e seguridade, o comportamento competitivo dos prestadores e a protección dos usuarios e do interese xeral.
- c) Condicións de solvencia económico-financeira, técnica ou profesional para facer fronte ás obrigacións resultantes do servizo.
- d) Condicións técnicas, ambientais e de seguridade de prestación do servizo e, de ser o caso, das instalacións e equipamento asociados a el, incluíndo niveis mínimos de produtividade, de rendemento e de calidade.
- e) Obrigacións de servizo público, de necesaria aceptación por parte dos prestadores do servizo, en especial, as relativas á continuidade e regularidade do servizo, e as de cooperación coa autoridade portuaria en materia de seguridade, salvamento, loita contra a contaminación, protección do ambiente, emerxencias e extinción de incendios.
- f) Criterios para a consideración dun investimento como significativo, de ser o caso.
- g) Medios humanos mínimos e a súa cualificación, así como os medios materiais mínimos e as súas características. Os medios humanos e materiais serán os estritamente necesarios para realizar as operacións unitarias normalmente esperadas no porto, tanto as máis simples como as máis complexas, obxecto do servizo en condicións de seguridade, calidade, continuidade e regularidade en función das características da demanda, de forma tal que non alteren as condicións de competencia, sen prexuízo das exixencias para facer fronte ás obrigacións de servizo público nas condicións establecidas nesta lei. Os pregos de prescricións particulares do servizo non poderán exixir un maior número de medios humanos e

materiais que os necesarios para as operacións unitarias sinaladas co obxecto de non impedir que un número suficiente de operadores poidan concorrer ao mercado, sen prexuízo dos que puideren ser exixidos para facer fronte ás obrigacións de servizo público.

h) Estrutura tarifaria e tarifas máximas, así como os criterios para a súa actualización, revisión e, de ser o caso, fixación. A estrutura tarifaria deberá incluír os criterios de actualización e de revisión en función do volume global da demanda, estrutura de custos e outras circunstancias relacionadas coas características do servizo, cando proceda. Non serán admisibles sobrecostos ou custos diferenciados para os usuarios en función do día ou hora en que ten lugar a prestación. No caso do servizo de manipulación de mercadorías en autoestradas do mar, a determinación das tarifas máximas deberá tomar como referencia os custos da alternativa terrestre a ese tráfico.

i) Tarifas que os prestadores poderán percibir, de ser o caso, cando interveñan en servizos de emerxencia, extinción de incendios, salvamento ou loita contra a contaminación.

j) Para os servizos de recepción de refugallos xerados por buques, as tarifas que as autoridades portuarias aboarán ao titular da licenza polos volumes efectivamente descargados de cada tipo de refugallos e residuo e, de ser o caso, os criterios para a repartición entre os prestadores do servizo autorizados das cantidades recadadas pola autoridade portuaria asociadas á tarifa fixa que se cobra aos buques non exentos que atraquen sen facer uso do servizo. Estes criterios deberán ser equitativos e non discriminatorios. A estrutura tarifaria e as tarifas máximas establecidas para este servizo deberán depender, entre outros conceptos, das cantidades recadadas a través da tarifa fixa e dos criterios de distribución adoptados para elas.

k) Obrigacións de subministración de información á autoridade portuaria.

l) Garantías.

m) Penalizacións.

n) Causas de extinción da licenza, entre as cales deberán figurar, ademais das previstas no artigo 68 desta lei, as relativas ao incumprimento das obrigacións de servizo público, dos requirimentos de seguridade para a prestación do servizo, das obrigacións de protección do ambiente que procedan, e no caso do servizo de manipulación de mercadorías, o incumprimento reiterado dos compromisos coa Sociedade Anónima de Xestión de Estibadores Portuarios.

o) Obrigacións de protección ambiental e de contribución á sustentabilidade.

p) Prazo de duración da licenza.

q) Criterios de distribución das obrigacións de servizo público entre os prestadores do servizo, que deberán ser obxectivos, transparentes, proporcionais, equitativos e non discriminatorios, entre os cales se deberá tomar en consideración a cota de mercado en cada un deles.

r) Criterios para a valoración de compensacións económicas que se aplicarán aos titulares de licenzas de autoprestación e integración de servizos, así como para a súa posterior distribución entre os prestadores do servizo abertos ao uso xeral.

Os pregos de prescricións particulares, así como os acordos de aprobación e modificación, deberán ser publicados no Boletín Oficial del Estado e estarán ao dispor dos interesados nas oficinas das autoridades portuarias en formato físico e electrónico.

3. No suposto de que a autoridade portuaria participe na sociedade titular da licenza para a prestación do servizo, a aprobación do prego de prescricións particulares deste corresponderá a Portos do Estado.

4. Os pregos de prescricións particulares non conterán exixencias técnicas para a prestación dos servizos que alteren inxustificadamente as condicións de competencia nin ningún outro tipo de cláusula que supoña, na práctica, a imposibilidade de que un número suficiente de operadores concorran ao mercado.

5. Os pregos de prescricións particulares regularán a responsabilidade do prestador fronte aos seus traballadores e fronte a terceiros, e prescribirán a inclusión das seguintes cláusulas nas licenzas de prestación:

a) A autoridade portuaria non responderá en ningún caso das obrigacións de calquera natureza que correspondan ao prestador do servizo fronte aos seus traballadores, especialmente as que se refiran a relacións laborais, salario, prevención de riscos ou seguridade social.

b) Será obrigación do prestador indemnizar todos os danos e perdas que se causen a terceiros como consecuencia da prestación do servizo obxecto da licenza. Cando tales danos e perdas fosen ocasionados como consecuencia inmediata e directa dunha orde da Administración, será esta responsable dentro dos límites sinalados nas leis.

Artigo 63. *Prazo máximo da licenza de prestación do servizo portuario.*

1. O prazo máximo da licenza para a prestación dos seguintes servizos portuarios será o citado a seguir:

- a) Servizo de practicaxe: 10 anos.
- b) Amarre e desamarre: 6 anos.
- c) Remolque portuario: 10 anos.
- d) Servizos á pasaxe e de manipulación de mercadorías:

1.º Sen investimento significativo: 6 anos.

2.º Con investimento significativo en equipamentos e material móbil:

Cando o titular da licenza teña outorgada en concesión ou autorización unha terminal marítima de pasaxeiros ou de mercadorías, con atracada en concesión ou autorización: 20 anos.

Cando o titular da licenza teña outorgada en concesión ou autorización unha terminal marítima de pasaxeiros ou de mercadorías, sen atracada en concesión ou autorización: 15 anos.

Noutro caso: 10 anos.

3.º Con investimento significativo en obras e instalacións fixas que teñan incidencia na prestación do servizo:

Cando as obras sexan infraestruturas portuarias de abrigo, esclusas, obras de atracada, accesos marítimos e obras de recheo ou de consolidación e mellora de terreos en grandes superficies: 35 anos.

Noutro caso: 30 anos.

e) Servizo de recepción de refugallos xerados por buques:

1.º Sen investimento significativo: 6 anos.

2.º Con investimento significativo: 12 anos.

2. O prazo de vixencia da licenza non será renovable cando se limitase o número de prestadores de servizos, salvo o das licenzas relativas aos servizos á pasaxe e de manipulación de mercadorías que se presten sobre dominio público portuario outorgado en concesión ao titular daquel, que poderá ser renovado mentres se encontre vixente a dita concesión e, no caso de que o prestador non sexa o titular da concesión, exista un contrato en vigor para estes efectos con este.

Cando non exista limitación do número de prestadores, as licenzas poderán ser renovadas, logo de acreditación polo titular do cumprimento dos requisitos previstos nesta lei e nas prescricións particulares do servizo que estean en vigor. A solicitude de renovación deberá presentarse no semestre anterior á expiración do prazo de licenza. Transcorrido o prazo de tres meses desde a solicitude sen que se notifique resolución expresa entenderase outorgada a renovación.

Cando se encuentre limitado o número de prestadores dun servizo portuario, o prazo máximo será, cando menos, un 25 por cento inferior ao que corresponda dos números anteriores.

Artigo 64. *Procedemento de outorgamento da licenza de prestación do servizo portuario.*

1. Cando non estea limitado o número de prestadores, todos os interesados na prestación do servizo que reúnan os requisitos establecidos nos pregos de prescricións particulares de cada servizo poderán optar á prestación deste, coa súa previa solicitude en calquera momento e o outorgamento pola autoridade portuaria, de ser o caso, da correspondente licenza.

O prazo máximo para notificar resolución expresa sobre as solicitudes de licenza será de tres meses. Transcorrido o dito prazo sen que se notifique a resolución entenderase estimada a solicitude.

2. Cando se limite o número de prestadores, as autoridades portuarias elaborarán e aprobarán, logo de informe de Portos do Estado, o prego de bases de cada concurso, que conterá, cando menos, a determinación do número máximo de prestadores, os requisitos para participar nel, o prazo máximo da licenza, a información que deberá facilitar o solicitante e os criterios de adxudicación, que deberán ser obxectivos e non discriminatorios. Non se poderán exixir no prego de bases condicións nin medios adicionais para a prestación do servizo aos establecidos nas prescricións particulares.

O prazo para a presentación das ofertas non poderá ser inferior a 52 días naturais desde a publicación da convocatoria do concurso.

Se o número de licenzas outorgadas no concurso for inferior ao número máximo de licenzas que se van outorgar, estas poderán solicitarse en calquera momento á autoridade portuaria sempre que cumpran o prego de bases do concurso, ata que se alcance o número máximo de prestadores. A vixencia das ditas licenzas será a mesma que as outorgadas por concurso.

3. Tanto no caso de que estea limitado como que non estea limitado o número de prestadores, cando os prestadores do servizo con licenza outorgada non poidan atender conxuntamente cos medios que teñan adscritos ao servizo, a xuízo da autoridade portuaria, a cobertura total da demanda cos indicadores de calidade establecidos nas prescricións particulares do servizo, a autoridade portuaria comunicarllelo aos titulares do servizo co obxecto de que teñan a posibilidade de pór medios adicionais aos exixidos pola súa licenza para cumpriren os ditos indicadores de calidade. De persistir esta situación, a autoridade portuaria considerará que existe insuficiencia da iniciativa privada e aplicarase o disposto para estes casos no artigo 60.4 desta lei.

4. Os acordos de outorgamento e de renovación das licenzas de prestación dos servizos, así como, de ser o caso, a convocatoria do concurso, deberán ser publicados no «Boletín Oficial del Estado».

5. Cando se solicite licenza para a prestación dun servizo, ligada directa e indispensablemente ao uso privativo dunha determinada superficie do porto, o outorgamento da licenza estará vinculado reciprocamente ao outorgamento do correspondente título administrativo e serán obxecto de expediente único; no dito caso, o prazo máximo para notificar a resolución expresa de ambas as solicitudes será de oito meses. Transcorrido o dito prazo sen que se notifique resolución expresa, entenderase desestimada a solicitude. No caso de que a dita concesión ou autorización se transmita, o adquirente terá dereito igualmente á licenza do servizo, sempre que cumpra as condicións exixidas para iso nas prescricións particulares.

Así mesmo, cando se solicite licenza para a prestación do servizo ligada de forma directa e indisoluble a unha superficie outorgada xa en concesión ou autorización, sen ser o titular da dita concesión ou autorización, o outorgamento da licenza estará vinculado á existencia dun contrato en vigor entre o solicitante e o

titular da concesión. O prazo máximo para notificar a resolución expresa da solicitude será o previsto no número 1 deste artigo.

Artigo 65. *Licenzas de servizos portuarios en estacións marítimas de pasaxeiros e terminais de mercadorías dedicadas a uso particular.*

1. As licenzas para a prestación dos servizos portuarios que estean restrinxidos ao ámbito xeográfico dunha estación marítima de pasaxeiros ou terminal de mercadorías dedicadas a uso particular axustaranse aos requisitos establecidos nos pregos de prescricións particulares, coa excepción das cláusulas referidas a cobertura universal, estrutura tarifaria e tarifas máximas e obrigacións relativas a continuidade e regularidade en función da demanda do porto.

Os medios humanos e materiais deberán ser unicamente os adecuados para atender ao volume e características dos tráfico que poida operar nas condicións de seguridade e calidade exixidas, así como de continuidade e regularidade que exixan os seus propios tráfico. Os ditos medios quedarán adscritos ao servizo destes tráfico, sen prexuízo das obrigacións de servizo público que sexan pertinentes.

2. Para os efectos previstos nesta lei, entenderase por estación ou terminal marítima de pasaxeiros dedicada a uso particular aquela outorgada en concesión ou autorización, non aberta ao tráfico comercial xeral, na que se presten servizos á pasaxe transportada en buques explotados exclusivamente polas empresas navieiras do titular ou do seu grupo empresarial autorizadas no título de concesión.

Así mesmo, terá a consideración de terminal de mercadorías dedicada a uso particular aquela outorgada en concesión ou autorización, non aberta ao tráfico comercial xeral, na que se manipulen mercadorías propiedade do titular dela ou dos seus accionistas ou partícipes, así como do grupo de empresas a que pertenza, ou se operen buques explotados exclusivamente por empresas navieiras do titular ou do seu grupo empresarial autorizadas no título de concesión. Así mesmo terá a consideración de terminal de mercadorías dedicada a uso particular aquela outorgada en concesión ou autorización ao titular dunha planta de transformación ou instalación industrial ou a unha empresa do seu mesmo grupo empresarial, non aberta ao tráfico comercial xeral, na que se manipulen mercadorías directa e exclusivamente vinculadas coa referida planta ou instalación de proceso industrial e estea expresamente identificada no título de concesión.

Para os efectos previstos neste artigo, considerarase que existe grupo empresarial nos supostos a que se refire o artigo 42.1 do Código de comercio ou o artigo 87 do Real decreto lexislativo 1564/1989, do 22 de decembro, polo que se aproba o texto refundido da Lei de sociedades anónimas.

Nos títulos concesionais deberase recoller expresamente a condición de estación marítima de pasaxeiros ou terminal de mercadorías dedicadas a uso particular.

As terminais de mercadorías de uso particular deberán dispor de espazo nos peiraos outorgado en concesión ou autorización, e, no caso particular de terminais outorgadas en concesión ao titular dunha planta de transformación ou instalación industrial, a dita planta ou instalación debe estar situada no interior da zona de servizo do porto, ou ben estar conectada cos espazos concesionados mediante infraestruturas ou instalacións de transporte fixas e específicas, isto é, tubaxe, cinta transportadora ou infraestruturas ferroviarias con servizos que conecten especificamente a instalación coa terminal portuaria.

3. O titular dunha licenza de prestación do servizo portuario non terá que ser necesariamente o titular da autorización ou concesión dunha estación marítima de pasaxeiros ou dunha terminal de mercadorías dedicadas a uso particular aínda que o outorgamento da licenza estará vinculado á existencia dun contrato entre o solicitante da licenza e o titular da autorización ou concesión, conforme o estipulado no artigo 64.5.

No caso dos servizos á pasaxe e de manipulación de mercadorías, o concesionario ou o titular dunha autorización dunha estación marítima de pasaxeiros ou dunha



terminal de mercadorías dedicadas a uso particular terá dereito á obtención dunha licenza para a prestación dos ditos servizos aos buques que operan nela, para si mesmo ou, de ser o caso, para un terceiro con contrato en vigor co titular da concesión para a prestación dos ditos servizos, tanto se está limitado o número de prestadores como se non o está.

Artigo 66. *Contido da licenza de prestación do servizo portuario.*

1. A licenza deberá incluír, cando menos:
  - a) Identificación da persoa física ou xurídica titular da licenza e a sede da empresa.
  - b) Clase de licenza outorgada, xeral ou específica, e obxecto dela.
  - c) Ámbito xeográfico a que se estende a prestación do servizo.
  - d) Obrigacións de servizo público que procedan.
  - e) Medios materiais mínimos e as súas características.
  - f) Medios humanos mínimos e a súa cualificación.
  - g) Requisitos de seguridade para a prestación do servizo.
  - h) Obrigacións de protección do ambiente.
  - i) Condicións de prestación do servizo e, de ser o caso, das instalacións e equipamento asociados a el, incluíndo niveis mínimos de rendemento e de calidade do servizo.
  - j) Estrutura tarifaria, tarifas máximas e criterios de revisión, se procede.
  - k) Prazo de vixencia.
  - l) Garantías.
  - m) Taxas portuarias.
  - n) Nas licenzas do servizo portuario de manipulación de mercadorías, porcentaxe mínima de traballadores que se deben ter contratados en réxime laboral común.
  - ñ) Nas licenzas dos servizos de recepción de refugallos xerados por buques, as tarifas que as autoridades portuarias aboarán ao titular da licenza polos volumes efectivamente descargados de cada tipo de refugallo e residuo e os criterios para, de ser o caso, a repartición entre os prestadores do servizo autorizados das cantidades recadadas pola autoridade portuaria asociadas á tarifa fixa que se cobra aos buques non exentos que atraquen sen facer uso do servizo.
  - o) Compensación económica, no caso de licenzas de autoprestación e integración de servizos.

2. Conforme os principios de obxectividade e proporcionalidade, a autoridade portuaria poderá modificar o contido das licenzas, logo de audiencia aos interesados, cando fosen modificadas as prescricións particulares do servizo. A modificación establecerá un prazo para que os titulares se adapten ao disposto nela. Se transcorreu o dito prazo e non tivo lugar a adaptación, as licenzas quedarán sen efecto.

Artigo 67. *Transmisión da licenza de prestación do servizo portuario.*

1. As licenzas poderán transmitirse a persoas distintas daquelas ás que lles foron orixinalmente outorgadas cando se dean conxuntamente as seguintes circunstancias:
  - a) Que a transmisión se faga a favor dunha persoa física ou xurídica que cumpra os requisitos sinalados no artigo 60.2.
  - b) Que os transmitentes e os adquirentes cumpran os requisitos establecidos nas prescricións particulares do servizo en relación coa posibilidade de transmisión da licenza.

c) Que se cumpran os requisitos previstos no artigo 117.3 cando a licenza se transmita xunto coa concesión do dominio público en que se desenvolve a actividade.

2. A transmisión estará en todo caso subordinada á conformidade previa da autoridade portuaria e, de ser o caso, á preceptiva autorización das autoridades de competencia, tendo, respecto aos contratos de traballo do persoal do titular da licenza, os efectos previstos na lexislación laboral.

#### Artigo 68. *Extinción da licenza de prestación do servizo portuario.*

1. As licenzas poderán extinguirse por algunha das seguintes causas:

a) Por transcurso do prazo previsto na licenza.  
b) Revogación por perda ou incumprimento dos requisitos previstos no artigo 60.2, das condicións establecidas no título habilitante ou pola non adaptación ás prescricións particulares do servizo que fosen modificadas, de acordo co previsto no artigo 66.2 desta lei.

c) Revogación cando, como consecuencia da declaración de limitación do número de prestadores dun servizo, o número de licenzas en vigor supere o da limitación, sen prexuízo da indemnización que corresponda. Regulamentariamente establecerase o procedemento que se seguirá para a revogación das licenzas.

d) Por extinción da concesión ou autorización ou rescisión do contrato a que se refire o artigo 64.5. desta lei.

e) Polas demais causas previstas nas prescricións particulares do servizo.

2. Corresponde ao consello de administración da autoridade portuaria acordar a extinción das licenzas, con audiencia previa ao interesado, salvo no suposto previsto na alínea a) do número anterior, en que a extinción se producirá de forma automática.

#### Artigo 69. *Rexistros de empresas prestadoras de servizos portuarios.*

1. Créase en cada autoridade portuaria un rexistro de empresas prestadoras de servizos portuarios nos portos que xestiona, que terá carácter público e se dividirá en tantas seccións como servizos portuarios se relacionan nesta lei. A inscrición será practicada de oficio pola propia autoridade portuaria.

2. Créase en Portos do Estado o Rexistro Xeral de Empresas Prestadoras de Servizos Portuarios, que terá carácter público e se dividirá por seccións, unha por cada servizo portuario. A inscrición será practicada de oficio por Portos do Estado, e cada autoridade portuaria deberalle subministrar información sobre as licenzas outorgadas para a prestación dos servizos.

3. Por orde do Ministerio de Fomento determinaranse os datos que se deberán incluír no Rexistro Xeral e nos rexistros de cada autoridade portuaria, así como o procedemento de inscrición.

4. En ningún caso a inscrición no dito rexistro poderá ser utilizada como vantaxe para acceder á prestación dos servizos portuarios, nin a súa ausencia como causa de exclusión.

#### Artigo 70. *Réxime de incompatibilidades.*

1. Cando o titular da licenza para a prestación dun servizo portuario teña unha cota de mercado superior ao 50 por cento da actividade relacionada coa prestación do dito servizo portuario, nun porto, medida en termos de toneladas de mercadorías manipuladas, número de pasaxeiros e vehículos en réxime de pasaxe embarcados e desembarcados, número de unidades de arqueo bruto (GT), número de servizos realizados a buques ou cantidade de refugallos ou residuos recollidos, ou que alcance a dita porcentaxe a través doutras licenzas en cuxos titulares teña influencia

efectiva, ningunha persoa física ou xurídica que dispoña de influencia efectiva na xestión dela poderá ter influencia efectiva na xestión do titular doutra licenza que preste ou vaia prestar o mesmo servizo portuario no mesmo porto.

Así mesmo, no caso de sociedades mercantís, presúmese que existe influencia efectiva na xestión ou control dunha sociedade cando se produza algún dos supostos previstos no artigo 42.1. do Código de comercio ou do artigo 87 do Real decreto lexislativo 1564/1989, do 22 de decembro, polo que se aproba o texto refundido da Lei de sociedades anónimas.

2. Se por causas sobrevidas, derivadas de fusións, adquisicións ou outro tipo de acordos societarios, unha persoa física ou xurídica estiver incurso nalgún dos supostos previstos no número anterior, deberá presentar á autoridade portuaria un plan de alleamento de participacións ou accións que se deberá executar nun prazo máximo de 12 meses a partir do momento en que se produciu a situación de incompatibilidade.

3. Para os efectos de que poida comprobarse o cumprimento das obrigacións establecidas neste artigo, as empresas autorizadas para a prestación de servizos portuarios estarán obrigadas a comunicar ás autoridades portuarias a súa composición accionarial ou calquera cambio significativo da súa composición accionarial.

4. O titular dunha licenza para a prestación dun servizo portuario de practicaxe non poderá participar, por si mesmo ou a través de persoas físicas ou xurídicas interpostas, no capital ou na xestión de empresas autorizadas para a prestación de calquera outro servizo técnico-náutico no mesmo porto, salvo nos supostos previstos nos artigos 81 e 82 desta lei.

#### Artigo 71. *Separación contable.*

1. Os titulares de licenzas de prestación de servizos portuarios deberán levar, para cada un dos servizos que presten nunha autoridade portuaria, unha estrita separación contable consonte os usos e prácticas comerciais admitidos, entre os ditos servizos e as súas outras actividades, e informar na memoria das contas anuais, por separado, de cada un dos servizos portuarios que presten en cada porto. O mesmo será exixible á autoridade portuaria cando preste directamente un servizo portuario.

2. Os titulares de licenzas de servizos portuarios, cando presten varios servizos portuarios ou presten un servizo portuario realizando ao mesmo tempo outro tipo de actividade, deberán someter as súas contas anuais a auditoría de contas, de acordo coa normativa sobre o particular. As ditas contas anuais e o correspondente informe de auditoría deberán presentarse á autoridade portuaria, no prazo máximo de quince días desde a súa aprobación.

#### Artigo 72. *Observatorio permanente do mercado dos servizos portuarios.*

1. Créase un Observatorio Permanente do Mercado dos Servizos Portuarios, adscrito a Portos do Estado, coa finalidade de analizar as condicións de competitividade en relación cos prezos e a calidade dos servizos e acordar as variables de competitividade sobre as que establecer recomendacións.

Por acordo do Consello Reitor de Portos do Estado establecerase a composición e funcionamento do Observatorio Permanente, debendo quedar garantida a presenza das organizacións máis representativas e representativas dos prestadores, traballadores e usuarios dos servizos portuarios.

2. Portos do Estado elaborará un informe anual de competitividade a partir das análises e conclusións do observatorio permanente. O dito informe será remitido ao Ministerio de Fomento.

#### Artigo 73. *Comité de servizos portuarios.*

No consello de navegación e porto constituirase un comité de servizos portuarios do que formarán parte os usuarios de servizos ou organizacións que os representen

e as organizacións sectoriais de traballadores e prestadores de servizos máis representativas e representativas. A autoridade portuaria consultará, ao menos unha vez ao ano, co dito comité en relación coas condicións de prestación dos ditos servizos, e, en particular, sobre as tarifas dos servizos portuarios abertos ao uso xeral, a organización e a calidade dos servizos, así como, de ser o caso, sobre o establecemento, mantemento ou revisión do acordo de limitación do número de prestadores dun servizo.

Os informes e actas do comité remitiranse ao Observatorio Permanente do Mercado dos Servizos Portuarios.

*Artigo 74. Supervisión e promoción da competencia na prestación dos servizos portuarios.*

1. Co fin de supervisar e fomentar as condicións de competencia efectiva na prestación de servizos portuarios, Portos do Estado exercerá neste ámbito as seguintes funcións específicas, sen prexuízo das asignadas neste mesmo ámbito a outros organismos:

a) Pór en coñecemento da Comisión Nacional da Competencia, oídas as autoridades portuarias afectadas, os actos, acordos, prácticas e condutas das que se poida ter noticia no exercicio das súas atribucións que presenten indicios de resultar contrarios á Lei 15/2007, do 3 de xullo, de defensa da competencia, ou poidan alterar a libre competencia entre portos.

b) Establecer recomendacións para as autoridades portuarias e entidades prestadoras de servizos, conforme as conclusións emitidas polo Observatorio Permanente do Mercado dos Servizos Portuarios.

c) Emitir circulares dirixidas ás entidades prestadoras de servizos portuarios, co obxecto de evitar ou corrixir prácticas contrarias á libre competencia, que serán vinculantes unha vez que se publiquen no «Boletín Oficial del Estado».

d) Autorizar, regular e controlar os servizos portuarios cando excepcionalmente sexan prestados directa ou indirectamente polas autoridades portuarias ou por unha empresa en que participe directa ou indirectamente a autoridade portuaria, así como aprobar as tarifas nese suposto.

e) Autorizar os convenios, pactos ou acordos que subscriban dúas ou máis autoridades portuarias co fin de garantir o marco de competencia entre portos.

f) Arbitrar nos conflitos que poidan xurdir entre as entidades prestadoras de servizos, por solicitude destas, cando transcendan o ámbito xeográfico dunha autoridade portuaria e, de ser o caso, entre dúas autoridades portuarias por razón dos servizos prestados en cada unha delas ou en ambas.

g) Realizar a proposta de resolución de expedientes sancionadores por infraccións na prestación de servizos portuarios tipificadas no título IV, capítulo III da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, modificada pola disposición derradeira segunda da Lei 48/2003 e cualificadas como moi graves, en contía inferior a 1.200.000 €.

2. Co fin de supervisar e fomentar as condicións de competencia efectiva na prestación de servizos portuarios, no seu propio ámbito territorial e funcional, as autoridades portuarias exercerán as seguintes funcións específicas:

a) Informar a Portos do Estado sobre os actos, acordos, pactos ou condutas que presenten indicios de resultar contrarios á Lei 15/2007, do 3 de xullo, de defensa da competencia, ou poidan alterar a libre competencia entre os prestadores de servizos.

b) Arbitrar nos conflitos que poidan xurdir entre as entidades prestadoras de servizos, por solicitude destas, no seu ámbito territorial.

c) Exercer a potestade sancionadora para os supostos de infraccións na prestación de servizos portuarios tipificados no título IV, capítulo III da Lei 27/1992,

do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, modificada pola disposición derradeira segunda da Lei 48/2003 e cualificadas como graves.

d) Aprobar as tarifas máximas nos servizos portuarios, excepto nas terminais marítimas de pasaxeiros e mercadorías dedicadas a uso particular, cando o número de prestadores do servizo estea limitado ou sexa insuficiente para garantir a competencia. Así mesmo, controlar a transparencia das tarifas e os conceptos que se facturen.

### *Sección 2.<sup>a</sup> Servizos técnico-náuticos*

#### *Artigo 75. Definición e características do servizo de practicaxe.*

1. Enténdese por practicaxe o servizo de asesoramento a capitáns de buques e artefactos flotantes, que se prestará a bordo destes, para facilitar a súa entrada e saída a porto e as manobras náuticas dentro deste e dos límites xeográficos da zona de practicaxe, en condicións de seguridade e nos termos que se establecen nesta lei, no regulamento que regula este servizo e no seu prego de prescricións particulares.

2. O servizo de practicaxe será obrigatorio nos portos cando así o determine a Administración marítima.

Non obstante, a Administración marítima poderá establecer exencións á obrigatoriedade da utilización do servizo de practicaxe en cada porto, con criterios baseados na experiencia local do capitán do buque, as características do buque, a natureza da carga, as peculiaridades do porto e outras circunstancias que regulamentariamente se prevexan, logo de informe da autoridade portuaria, oído o órgano que exerza a representación dos prácticos a nivel nacional.

Con carácter xeral, salvo indicación expresa da capitanía marítima por razóns de seguridade na navegación, estarán exentos do servizo de practicaxe os buques e embarcacións ao servizo da autoridade portuaria; os destinados á realización de obras no dominio público portuario; os destinados ao avituallamento e ao aprovisionamento de buques; os destinados á prestación de servizos portuarios, con base no porto, e os que estean ao servizo doutras administracións públicas, que teñan a súa base no porto, así como aqueles buques de calquera outro tipo cuxa tripulación inclúa un capitán que exercese, mesmo interinamente, como práctico no porto de que se trate, ou ben superase as probas de habilitación teóricas e prácticas no dito porto.

3. O número de prestadores quedará limitado a un único prestador en cada área portuaria. Para estes efectos, enténdese como área portuaria aquela que sexa susceptible de explotación totalmente independente incluíndo a súa accesibilidade marítima e, por tanto, que os límites xeográficos de prestación do servizo de practicaxe correspondentes a cada unha das ditas áreas sexan totalmente independentes.

4. A Administración marítima realizará as probas necesarias para habilitar como práctico de porto os aspirantes que reúnan as condicións e titulacións profesionais requiridas legalmente, sen que exista limitación no número de candidatos que poidan superar as probas.

A autoridade portuaria facilitará a formación práctica no porto. Para tal efecto, incluírase nas prescricións particulares do servizo de practicaxe a obrigación das empresas prestadoras de colaboraren na formación práctica dos candidatos que superasen as probas de coñecementos teóricos. A selección dos aspirantes realizaraa a autoridade portuaria de acordo con criterios baseados nos principios de igualdade, mérito e capacidade.

A autoridade portuaria determinará o número de prácticos necesarios para a prestación do servizo, logo de informe da capitanía marítima e oído o comité de servizos portuarios e o órgano que exerza a representación dos prácticos a nivel nacional, e expedirá os seus nomeamentos.

Artigo 76. *Definición e características do servizo de remolque portuario.*

1. Enténdese por servizo de remolque portuario aquel cuxo obxecto é a operación náutica de axuda á manobra dun buque, denominado remolcado, seguindo as instrucións do seu capitán, mediante o auxilio doutro ou outros buques, denominados remolcadores, que proporcionan a súa forza motriz ou, de ser o caso, o acompañamento ou a súa posta á disposición dentro dos límites das augas incluídas na zona de servizo do porto.

2. As prescricións particulares do servizo conterán as características técnicas exixibles aos remolcadores e os medios que deban incorporar para colaborar coas administracións competentes nos servizos de extinción de incendios, salvamento marítimo e loita contra a contaminación mariña.

Artigo 77. *Definición e características do servizo de amarre e desamarre de buques.*

1. Enténdese por servizo de amarre o servizo cuxo obxecto é recoller as amarras dun buque, portais e fixalas aos elementos dispostos nos peiraos ou puntos de atracada para este fin, seguindo as instrucións do capitán do buque, no sector de amarre designado pola autoridade portuaria, e na orde e coa disposición conveniente para facilitar as operacións de atracada, desamarre e desatracada.

2. Enténdese por servizo de desamarre aquel cuxo obxecto é o de largar as amarras dun buque dos elementos de fixación a que está amarrado seguindo a secuencia e instrucións do capitán e sen afectar as condicións de amarre dos barcos contiguos.

3. As prescricións particulares do servizo conterán os medios que este servizo debe dispor para colaborar coas administracións competentes nos servizos de extinción contra incendios, salvamento marítimo e loita contra a contaminación mariña.

*Sección 3.<sup>a</sup> Servizo á pasaxe*

Artigo 78. *Definición e alcance do servizo á pasaxe.*

1. O servizo á pasaxe incluirá:

a) Servizo de embarque e desembarque de pasaxeiros, que inclúe a organización, control e, de ser o caso, manexo dos medios necesarios para facer posible o acceso dos pasaxeiros desde a estación marítima ou o peirao aos buques de pasaxe e viceversa.

b) Servizo de carga e descarga de equipaxes, que comprende a organización, control e, de ser o caso, manexo dos medios necesarios para a recepción das equipaxes en terra, a súa identificación e traslado a bordo do buque e a súa colocación no lugar ou lugares que se establezan, así como para a recollida das equipaxes a bordo do buque desde o lugar ou lugares que se establezan, o seu traslado a terra e a súa entrega a cada un dos pasaxeiros.

c) Servizo de carga e descarga de vehículos en réxime de pasaxe, que inclúe a organización, control e, de ser o caso, manexo dos medios necesarios para facer posible a transferencia destes vehículos, en ambos os sentidos, entre o peirao ou zona de aparcamento e o buque.

2. Non estará incluído no servizo portuario o manexo de pasarelas, ramplas e outros medios mecánicos da autoridade portuaria cando se efectúe co propio persoal desta.

*Sección 4.ª Servizo de manipulación de mercadorías*

Artigo 79. *Definición e ámbito do servizo portuario de manipulación de mercadorías.*

1. Considéranse integradas neste servizo portuario as actividades de carga, estiba, desestiba, descarga e transbordo de mercadorías, obxecto de tráfico marítimo, que permitan a súa transferencia entre buques, ou entre estes e terra ou outros medios de transporte. Para ter a consideración de actividades incluídas neste servizo deberán realizarse integramente dentro da zona de servizo do porto e gardar conexión directa e inmediata cunha concreta operación de carga, descarga ou transbordo dun buque determinado.

a) As actividades de carga e estiba comprenden:

1.º A recollida da mercadoría na zona de almacenamento ou depósito do porto e o transporte horizontal dela ata o costado do buque en operacións relacionadas coa carga deste.

2.º A aplicación de gancho, culler, spreader ou calquera outro dispositivo que permita izar ou transferir a mercadoría directamente desde un medio de transporte terrestre, ou desde o peirao ou pantalán, ao costado do buque.

3.º O izado ou transferencia da mercadoría e a súa colocación na bodega ou a bordo do buque.

4.º A estiba da mercadoría en bodega ou a bordo do buque, de acordo cos plans de estiba e indicacións do capitán do buque ou dos oficiais en que delegue esta responsabilidade.

5.º O embarque da mercadoría por medios rolantes no buque.

6.º A trincaxe ou suxeición da carga a bordo do buque para evitar o seu desprazamento durante a navegación, sempre que estas operacións non sexan realizadas pola tripulación do buque.

b) As actividades de desestiba e descarga comprenden:

1.º A destrincaxe ou solta das suxeicións da carga a bordo para permitir a súa manipulación, sempre que estas operacións non sexan realizadas pola tripulación do buque.

2.º A desestiba de mercadorías na bodega ou a bordo do buque, comprendendo todas as operacións precisas para a súa colocación ao alcance dos medios de izada ou transferencia.

3.º A aplicación de gancho, culler, spreader ou calquera outro dispositivo que permita izar ou transferir a mercadoría.

4.º O izado ou transferencia da mercadoría e a súa colocación nun medio de transporte ou no peirao ou pantalán ao costado do buque.

5.º A descarga da mercadoría, ben sobre vehículos de transporte terrestre, ben sobre peirao ou pantalán para a súa posterior recollida por vehículos ou medios de transporte horizontal, e, de ser o caso, o seu traslado á zona de almacenamento ou depósito dentro do porto, e o depósito e colocación da mercadoría na dita zona.

6.º O desembarque da mercadoría do buque por medios rolantes.

c) A actividade de transbordo comprende a destrincaxe ou solta, sempre que non sexa realizada pola tripulación do buque, e a desestiba no primeiro buque, a transferencia da mercadoría directamente desde un buque a outro e a estiba no segundo buque e posterior trincaxe, sempre que non sexa realizada pola tripulación do buque no segundo buque.

2. Para os efectos establecidos neste artigo, non terán a consideración de mercadoría obxecto de tráfico marítimo:

a) Os bens propiedade das autoridades portuarias.

b) As cartas, tarxetas, paquetes postais e outros bens que sexan obxecto do servizo postal ou de mensaxaría.

c) A pesca fresca, o bacallau verde e os seus produtos elaborados.

d) Os refugallos e residuos xerados polo buque, así como os refugallos e residuos da carga procedente dos buques.

3. Quedan exentas da súa consideración como servizo portuario de manipulación de mercadorías as actividades seguintes:

a) O manexo de medios mecánicos propiedade da autoridade portuaria e a manipulación de mercadorías do Ministerio de Defensa, salvo que neste último caso o servizo sexa realizado por unha empresa titular dunha licenza para a prestación do servizo de manipulación de mercadorías.

b) O manexo de cabezas tractoras ou guindastres automóbiles que non estean permanentemente adscritos a operacións portuarias e sexan conducidos polo seu persoal habitual.

c) O embarque e desembarque de camións, automóbiles e calquera clase de vehículos de motor, cos seus remolques ou semirremolques, cando sexan realizados polos seus propietarios, usuarios ou condutores habituais dependentes daqueles. Así mesmo, está excluído do servizo de manipulación de mercadorías o embarque e desembarque de vehículos de motor sen matricular.

d) A conducción, enganche e desenganche de cabezas tractoras que embarquen ou desembarquen remolques ou semirremolques, se o transporte se produce sen solución de continuidade desde fóra da zona de servizo do porto ata o seu embarque, ou desde o barco ata fóra da mencionada zona.

e) A conducción de vehículos de todo tipo que transporten mercadorías ata pé de guindastre ou de instalación de carga, ou de rampla de embarque, en operacións directas de calquera medio de transporte terrestre a buque, se o transporte se produce sen solución de continuidade desde fóra da zona de servizo do porto.

Así mesmo, a conducción de vehículos de todo tipo que reciban mercadorías a pé de guindastre ou de instalación de descarga, ou de rampla de desembarque, en operacións directas de buque a calquera medio de transporte terrestre, se o transporte se produce sen depósito intermedio ata fóra da zona de servizo do porto.

En ambos os casos, as operacións de conexión dos medios de carga e descarga. Neste suposto, considéranse incluídas as operacións directas de calquera medio de transporte terrestre a buque e as de buque a calquera medio de transporte terrestre.

f) Os labores de suxeición e solta da carga a bordo do buque, cando sexan realizados polas tripulacións dos buques.

g) As operacións de carga, descarga e transbordo para o avituallamento. Así mesmo, as operacións de carga, descarga e transbordo para o aprovisionamento de buques cando non se precise empregar medios de carga adscritos permanentemente ao servizo de manipulación de mercadorías, así como a carga ou descarga das pezas e repostos para a reparación do buque e a maquinaria e ferramentas precisas para os ditos traballos.

Para estes efectos, consideraranse operacións de avituallamento as que se refiren aos seguintes produtos: auga, combustibles, carburantes, lubricantes e demais aceites de uso técnico.

Pola súa vez, considéranse operacións de aprovisionamento as que se refiren aos seguintes produtos: os destinados exclusivamente ao consumo da tripulación e dos pasaxeiros, produtos de consumo para uso doméstico, os destinados á alimentación dos animais transportados e os consumibles utilizados para a conservación, tratamento e preparación a bordo das mercadorías transportadas.

h) As operacións de carga, descarga e transbordo se se realizan por tubaxe.



i) As operacións que se realicen en instalacións portuarias en réxime de concesión ou autorización, cando as ditas instalacións estean directamente relacionadas con plantas de transformación, instalacións de procesamento industrial ou envasado de mercadorías propias que se movan polos ditos terminais marítimos de acordo co seu obxecto concesional, salvo que sexan realizadas por unha empresa estibadora.

As actividades incluídas no servizo de manipulación de mercadorías que sexan realizadas en concesión ou autorización deberán ser realizadas con traballadores que cumpran os requisitos de formación e aptitude exixidos polos artigos 144 e 145 desta lei, sen que sexa exixible a participación da empresa por cuxa conta presten os seus servizos os traballadores no capital da sociedade de xestión de estibadores portuarios regulada no título V desta lei.

4. A autoridade portuaria poderá autorizar ao navieiro ou armador, sen necesidade de tramitar unha licenza de servizo de manipulación de mercadorías, o manexo de medios de carga e descarga propios do buque por persoal da súa tripulación, unha vez que se acredite, mediante a presentación dos oportunos certificados das autoridades competentes, a idoneidade dos medios técnicos empregados e a cualificación do persoal que os manexe, particularmente en materia de prevención de riscos laborais. A autoridade portuaria poderá impor as condicións necesarias a fin de que se garanta a realización da operación en condicións de seguridade e de calidade ambiental.

En ningún caso se poderá autorizar para aqueles buques que enarboren o pavillón dun Estado incluído na lista negra que se publica no informe anual do Memorando de París ou, independentemente do seu pavillón, que estea descrito como de alto ou moi alto risco polo novo réxime de inspección.

5. As actividades incluídas no servizo de manipulación de mercadorías deberán ser realizadas polos traballadores que conten con algunha das titulacións de formación profesional de grao medio ou superior que se determinen por orde do Ministerio de Fomento, que será ditada no prazo de seis meses desde a entrada en vigor desta lei, logo de audiencia das organizacións sindicais e empresariais máis representativas do sector e oídas as autoridades portuarias e os ministerios de Educación, Política Social e Deporte e de Traballo e Inmigración.

#### *Sección 5.<sup>a</sup> Servizo de recepción de refugallos xerados por buques*

##### *Artigo 80. Réxime de prestación.*

1. Inclúense neste servizo as actividades de recollida de refugallos xerados por buques, o seu traslado a unha instalación de tratamento autorizada pola Administración competente e, de ser o caso, o almacenamento, clasificación e tratamento previo deles na zona autorizada polas autoridades competentes.

2. Para os efectos desta lei, enténdese por refugallos xerados por buques todos os producidos polo buque, incluíndo os refugallos relacionados coa carga, e que están regulados polos anexos I e IV (líquidos), V (sólidos) e VI (residuos dos sistemas de limpeza dos gases de escape) do Convenio internacional para previr a contaminación ocasionada polos buques de 1973, modificado polo seu Protocolo de 1978, na súa versión vixente (MARPOL 73/78) e polo seu Protocolo de 1997 que emendaba o citado convenio e lle engadía o anexo VI. Os refugallos xerados por buques consideraranse residuos no sentido da alínea a) do artigo 3 da Lei 10/ 1998, do 21 de abril, de residuos.

3. Enténdese como refugallos relacionados coa carga os restos de embalaxes, elementos de trincaxe ou suxeición, e outros, que se encontran a bordo en bodegas de carga ou tanques, que permanecen unha vez completados os procedementos de descarga, segundo se definen nas directrices para a aplicación do anexo V de MARPOL 73/78.

4. Non se consideran refugallos xerados por buques os residuos da carga, entendendo como tales os restos de calquera material de carga que se encontren a bordo de bodegas de carga ou tanques e que permanezan unha vez completados os procedementos de descarga e as operacións de limpeza, nin os derrames do material de carga. Para os efectos desta lei, non estará incluída no servizo portuario de recepción de refugallos xerados polos buques a recollida dos residuos de carga e das substancias que esgotan a capa de ozono e os equipamentos que as conteñen, aos que se fai referencia no artigo 130 da Lei 48/2003, modificado por esta lei.

5. Unicamente poderán prestar este servizo as empresas que, logo de obtener a correspondente licenza da autoridade portuaria, fosen autorizadas polo órgano ambiental competente para a realización das actividades de xestión dos refugallos a que se refire este servizo e, así mesmo, acreditasen documentalmente un compromiso de aceptación para o seu tratamento ou eliminación por parte do xestor destinatario.

6. Nas prescricións particulares do servizo incluíranse, entre outras, sen prexuízo das que se establezan na licenza correspondente, as características e condicións técnicas que deben cumprir as operacións e instalacións de recepción de refugallos, as cales se deberán axustar ás normas aprobadas polas administracións competentes, así como os medios que deba incorporar o prestador do servizo para colaborar coas administracións competentes nos servizos de loita contra a contaminación mariña.

7. O conxunto dos medios dispoñibles en cada porto deberá ser o adecuado para atender as necesidades dos buques que utilicen normalmente o porto, sen causarlles demoras innecesarias.

8. Coa finalidade de reducir as verteduras ao mar dos refugallos xerados polos buques, as autoridades portuarias cobrarán unha tarifa fixa aos buques que atraquen, en cada escala no porto, fagan ou non uso do servizo de recepción de refugallos previsto neste artigo. A dita tarifa fixa, dependente das unidades de arqueo bruto (GT) do buque daralles dereito a descargar por medios de recollida terrestre na zona I do porto, sen custo adicional, durante os sete primeiros días da escala, todos os refugallos líquidos do anexo I e os refugallos sólidos do anexo V do Convenio Marpol 73/78.

Se a recollida se realiza por medios mariños ou ten lugar na zona II do porto, a tarifa fixa será un 25 por cento superior que a establecida para a recollida en zona I.

Polas descargas correspondentes aos refugallos dos anexos IV e VI, así como polas realizadas despois do sétimo día da escala, os buques aboarán directamente ao prestador do servizo a tarifa que corresponda polos volumes recollidos.

Os prestadores do servizo poderán convir cos seus usuarios, ao seu cargo, descontos comerciais sobre a tarifa fixa, en función, entre outros, dos tipos e volumes anuais dos refugallos entregados.

A tarifa fixa que se aplicará a un buque en cada escala nun porto será a resultante do produto da contía básica (R) polos seguintes coeficientes, en función das unidades de arqueo bruto do buque (GT):

- a) Buques entre 0 e 2.500 GT: 1,50.
- b) Buques entre 2.501 e 25.000 GT: 6.10<sup>-4</sup> GT.
- c) Buques entre 25.001 e 100.000 GT: 1,2. 10<sup>-4</sup> GT+12.
- d) Buques de máis de 100.000 GT: 24,00.

O valor da contía básica (R) establécese en 80 €. O valor da contía básica poderá ser revisado na Lei de orzamentos xerais do Estado ou noutra que, de ser o caso, se aprobe para estes efectos en función da evolución dos custos do servizo no sistema portuario.

Os volumes de refugallos correspondentes aos anexos I e V de MARPOL 73/78 efectivamente descargados serán aboados pola autoridade portuaria ás empresas prestadoras de acordo coas tarifas que se establezan nas prescricións particulares

do servizo. No caso de que a cantidade recadada pola tarifa fixa for superior ao aboado con base no disposto no parágrafo anterior, a autoridade portuaria poderá distribuír unha porcentaxe da cantidade remanente entre os titulares de licenzas do servizo para contribuír á viabilidade do servizo en caso de demanda insuficiente. Os criterios de distribución incluíranse nas prescricións particulares do servizo e deberán ser obxectivos, transparentes, proporcionais, equitativos e non discriminatorios.

9. O pagamento da tarifa fixa de recepción de refugallos xerados por buques é obrigatoria para todos os buques en cada escala que realicen no porto, cun máximo dunha vez cada sete días, coa particularidade das bonificacións e exencións recollidas nos números 10 e 11 deste artigo. Esta tarifa será exixible aos suxeitos pasivos da taxa do buque nas condicións establecidas para a dita taxa.

10. Aplicaranse as seguintes bonificacións á tarifa fixa de recepción de refugallos xerados por buques:

a) Cando o buque dispoña dun certificado da Administración marítima en que se faga constar que, pola xestión ambiental do buque, polo seu deseño, equipamentos dispoñibles ou condicións de explotación, se xeran cantidades reducidas dos refugallos correspondentes: 20 por cento.

b) Cando o buque que nunha escala non efectúa descarga de refugallos do anexo I acredita ante a autoridade portuaria, mediante un certificado expedido pola Administración marítima, a entrega dos refugallos do dito anexo, así como o pagamento das tarifas correspondentes, no último porto onde efectuase escala, sempre que se garanta a recollida de todos os refugallos deste tipo no dito porto, que non se superase a capacidade de almacenamento deste desde a escala anterior e que tampouco se vaia superar ata a próxima escala: 50 por cento.

c) Os buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes e regulares, particularmente os dedicados a liñas de transporte marítimo de curta distancia, e os dedicados a tráfico interior, cando ante a autoridade portuaria se acredite, mediante certificado expedido pola Administración marítima, a existencia dun plan que asegure a entrega de refugallos xerados polos buques dos anexos I e V, así como o pagamento das tarifas correspondentes nalgún dos portos situados na ruta do buque, e que garanta a recollida de todos os seus refugallos cando o buque faga escala no dito porto de forma que en ningunha das súas viaxes se supere a capacidade de almacenamento de cada tipo de refugallos:  $100 \times [1 - 0.30/(n-1)]$  por cento, sendo n o número medio de portos diferentes en que a liña marítima fai escala por semana e sempre que n sexa igual ou maior que 2. Non obstante, na escala onde realicen a descarga deberán aboar o importe total da tarifa fixa. En todo caso, os buques mencionados non pagarán a tarifa que lle corresponde en cada porto en que fagan escala máis dunha vez por semana.

No suposto c), cando o buque posúa un plan que unicamente asegure a entrega de refugallos sólidos do anexo V do Convenio MARPOL 73/78, a bonificación será a terceira parte da que lle corresponde de acordo co disposto no dito suposto; no caso de que o buque posúa un plan que só asegure a entrega de refugallos líquidos do anexo I, a bonificación será das dúas terceiras partes.

11. Estarán exentos do pagamento da tarifa fixa de recepción de refugallos xerados por buques, sen prexuízo de que satisfagan directamente ao prestador do servizo as cantidades correspondentes aos volumes de refugallos que realmente entreguen:

a) Os buques de guerra, unidades navais auxiliares e outros buques que, sendo propiedade dun Estado da Unión Europea ou estando ao seu servizo, só presten servizos gobernamentais de carácter non comercial.

b) Os buques e embarcacións ao servizo da autoridade portuaria ou asociadas á realización de obras na zona do servizo do porto, as embarcacións ao servizo das administracións públicas que teñan base no porto, así como as que formen parte dun servizo portuario e os destinados ao avituallamento e ao aprovisionamento de

buques, sempre que se acredite ante a autoridade portuaria, mediante certificado expedido pola Administración marítima, a existencia dun plan que asegure a entrega periódica de refugallos e residuos xerados polo buque, aceptado por un dos prestadores do servizo, debéndose xustificar trimestralmente as entregas realizadas.

c) Os buques ou embarcacións de pesca fresca. Neste suposto, a autoridade portuaria deberá subscribir un convenio coas confrarías de pescadores co fin de establecer un plan que asegure a entrega periódica de refugallos e residuos xerados polo buque ou embarcación, aceptado por un dos prestadores do servizo, debéndose xustificar trimestralmente as entregas realizadas.

d) As embarcacións deportivas ou de recreo autorizadas para un máximo de 12 pasaxeiros. Neste suposto, a autoridade portuaria deberá subscribir un convenio cos operadores das dársenas ou as instalacións náutico-deportivas co fin de establecer un plan que asegure a entrega periódica de dereitos e residuos xerados polo buque ou embarcación, aceptado por un dos prestadores do servizo, debéndose xustificar trimestralmente as entregas realizadas.

e) Os buques que fondeen en zonas xeográficas que non necesitasen a realización de obras de mellora e a instalación de equipos para posibilitar o fondeo.

f) Buques inactivos e buques a flote en construción, gran reparación, transformación ou desmantelamento.

12. Nos casos previstos nos números anteriores non se terán en consideración os plans en que interveñan instalacións portuarias receptoras situadas en portos extracomunitarios e que non figuren nas listaxes actualizadas de instalacións de recepción da Organización Marítima Internacional (OMI), nin tampouco as descargas efectuadas nas ditas instalacións.

13. As cantidades recadadas coa tarifa fixa contribuirán ao financiamento dos custos de prestación do servizo e a promover as mellores prácticas ambientais desincentivando a vertedura de refugallos ao mar. Para estes efectos, e a partir dun volume mínimo de refugallos descargados, a autoridade portuaria poderá establecer bonificacións á tarifa fixa por cada metro cúbico de refugallo que se acredite ter descargado, logo de informe vinculante de Portos do Estado e sempre que as ditas bonificacións se incorporen á estrutura de custos de cada autoridade portuaria, nun marco de competencia leal entre portos.

#### *Sección 6.<sup>a</sup> Servizos portuarios en réxime de autoprestación e integración de servizos*

##### *Artigo 81. Concepto de autoprestación.*

1. Para os efectos desta lei considérase autoprestación cando o concesionario ou o titular dunha terminal de pasaxeiros ou de mercadorías dedicada ao uso particular se presta a si mesmo os servizos á pasaxe ou de manipulación de mercadorías, respectivamente, con persoal e material propio, sen que se formalice ningún tipo de contrato con terceiros para efectos de tal prestación.

Tamén se considerará autoprestación cando unha compañía navieira se presta a si mesma un ou varios servizos portuarios con persoal propio embarcado para os servizos a bordo e material propio, sen que se formalice ningún tipo de contrato con terceiros para efectos de tal prestación. No caso de servizos de transporte marítimo de curta distancia regulares e das autoestradas do mar realizados con buques ro-ro puros, ro-pax, con-ro e ferrys poderanse prestar a si mesmo os servizos á pasaxe e de manipulación de mercadorías utilizando tamén persoal propio en terra, caso en que será de aplicación o réxime xurídico previsto nos artigos 141 e 142.5 desta lei. En ningún caso se poderá autorizar para aqueles buques que enarboren o pavillón dun Estado incluído na lista negra que se publica no informe anual do Memorando

de París ou, independentemente do seu pavillón, que estean considerados como de alto ou moi alto risco polo novo réxime de inspección.

2. O persoal da empresa autorizada para a autoprestación deberá cumprir os requisitos de cualificación exixidos ao persoal das empresas prestadoras de servizos portuarios, salvo cando se trate de persoal do buque embarcado.

#### Artigo 82. *Concepto de integración de servizos.*

1. Para os efectos desta lei considérase que existe integración de servizos cando o concesionario ou o titular dunha autorización dunha terminal de pasaxeiros ou de mercadorías dedicadas ao uso particular pode prestar aos buques que operan nela un ou varios servizos técnico-náuticos, con persoal e material propios, sen formalizar contrato con terceiros cuxo obxecto sexa a prestación dos ditos servizos. Neste suposto, o navieiro que opere neste tipo de terminais poderá elixir entre os servizos portuarios integrados e os abertos ao uso xeral.

2. Cando en terminais dedicadas ao uso particular con autorización para a integración de servizos a autoridade portuaria impoña a manipulación de mercadorías alleas, a operación de buques de terceiros ou a prestación de servizos á pasaxe transportada en buques de terceiros, os servizos técnico-náuticos a estes tráxicos deberán ser prestados polas empresas con licenza de servizos portuarios abertos ao uso xeral.

#### Artigo 83. *Requisitos e procedemento de outorgamento das licenzas de autoprestación e de integración de servizos.*

1. A prestación de servizos portuarios en réxime de autoprestación e de integración de servizos serán autorizados pola autoridade portuaria, contando co informe previo vinculante da Administración marítima no que se refire á seguridade marítima, que deberá emitirse no prazo dun mes desde a recepción da documentación correspondente; entenderase en sentido favorable se transcorre o dito prazo sen que o informe fose emitido de forma expresa.

2. Para o servizo de practicaxe non se poderá autorizar o réxime de autoprestación, sen prexuízo da posibilidade de obtención de exencións de practicaxe, conforme o previsto no artigo 75. Pola súa vez, non se poderá autorizar o réxime de integración de servizos, salvo nos supostos de portos, atracadoiros particulares ou terminais en réxime de concesión situados fóra dos límites xeográficos de prestación do servizo portuario de practicaxe, así como naquelas outras situacións excepcionais de análogas características ás anteriores.

3. As licenzas que autoricen a prestación de servizos portuarios en réxime de autoprestación ou de integración de servizos deberán axustarse ás prescricións particulares dos servizos, excluindo do contido das ditas licenzas as cláusulas a que se refire o artigo 65, coas condicións establecidas nel e coas que, de ser o caso, determinase a Administración marítima no informe emitido.

Entre os requisitos técnicos para a prestación dos servizos portuarios neste réxime non se poderá exixir un número maior de medios humanos e materiais que os correspondentes ás operacións unitarias previstas na terminal, tanto as máis simples como as máis complexas, nas mesmas condicións de seguridade e calidade que se exixen para o resto dos prestadores.

4. As licenzas para a prestación de servizos portuarios en réxime de autoprestación ou de integración de servizos poderanse solicitar en calquera momento e serán outorgadas como máximo polo prazo previsto no artigo 63; poderán ser renovadas conforme o indicado no dito artigo. Estas licenzas unicamente poderán ser denegadas por algunha das razóns previstas no artigo 60 para limitar o número de prestadores.

Artigo 84. *Compensacións económicas.*

1. Nas licenzas de autoprestación e nas de integración de servizos establecerase a compensación económica que, de ser o caso, os titulares deberán aboar como contribución para que as obrigacións de servizo público que recaen sobre os titulares de licenzas abertas ao uso xeral poidan ser atendidas, en particular as de manter a cobertura universal, a regularidade e a continuidade dos servizos.

2. O valor da dita compensación establecerase para cada licenza de conformidade cos criterios obxectivos, transparentes, proporcionais, equitativos e non discriminatorios establecidos para o efecto nas prescricións particulares dos servizos. Para cada servizo, o dito valor será unha porcentaxe dos custos fixos que lle corresponderían a un único prestador aberto ao uso xeral cos medios humanos e materiais mínimos exixidos polo prego de prescricións particulares do servizo. A dita porcentaxe non poderá ser maior que a porcentaxe que representa sobre o total de actividade anual de cada servizo portuario a realizada polo titular dunha licenza de autoprestación ou integración do servizo, no ámbito xeográfico e, de ser o caso, no tipo de tráfico e mercadoría, afectado polas prescricións particulares do servizo que sexan de aplicación.

3. A compensación anual será facturada pola autoridade portuaria aos titulares de licenzas de autoprestación e integración de servizos, nas condicións establecidas nas prescricións particulares dos servizos, se houber prestadores do servizo abertos ao uso xeral, distribuíndose entre eles conforme os criterios previstos nas referidas prescricións particulares.

#### CAPÍTULO IV

##### **Do servizo de sinalización marítima**

Artigo 85. *Concepto e regulación.*

1. O servizo de sinalización marítima xestionado polos organismos portuarios ten como obxecto a instalación, mantemento, control e inspección de dispositivos visuais, acústicos, electrónicos ou radioeléctricos, activos ou pasivos, destinados a mellorar a seguridade da navegación e os movementos dos buques no mar litoral español, e, de ser o caso, confirmar a posición dos buques en navegación.

A prestación deste servizo corresponde a cada autoridade portuaria na zona xeográfica que teña asignada para estes efectos.

Quedan excluídos deste servizo:

a) A instalación e mantemento dos dispositivos anteriormente citados, que sirvan para a aproximación e acceso do buque aos portos marítimos de competencia das comunidades autónomas e o balizamento da súa zona de servizo.

b) A instalación e mantemento do balizamento de calquera outra instalación das administracións públicas ou de organismos dependentes delas.

c) A instalación e mantemento do balizamento de instalacións outorgadas en concesión ou autorización, incluídas as destinadas a cultivos mariños e emisarios submarinos, ou doutras instalacións situadas no medio mariño, susceptibles de poder representar un obstáculo á navegación.

d) O balizamento de instalacións e obstáculos artificiais, que deberán ser realizados e aboados polo titular, promotor, responsable ou causante deles.

e) O servizo de balizamento das zonas de baño e de lanzamento e varada de artefactos flotantes de recreo nas praias.

f) O servizo de control, axuda do tráfico marítimo e outras axudas que corresponda prestar á Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima ou a calquera outra administración con competencias na materia.

g) Os dispositivos necesarios para sinalizar a aproximación, o acceso e a navegación polo interior dos portos de titularidade estatal.

2. Corresponde a Portos do Estado determinar a procedencia ou non do balizamento, establecendo as súas características técnicas e localización, logo de ditame da Comisión de Faros, sen prexuízo do órgano ou entidade competente para a súa instalación e mantemento. Por razóns de seguridade ou urxencia, Portos do Estado poderá autorizar balizamentos provisionais, sen prexuízo dos que definitivamente sexan aprobados. A composición e funcións da Comisión de Faros serán determinadas polo Ministerio de Fomento.

3. Nos supostos previstos nas alíneas a), b), c), d) e e) do número 1, o proxecto de execución, a instalación e o mantemento das axudas á navegación marítima deberán ser executados á súa custa pola comunidade autónoma ou administración correspondente, ou polo concesionario ou autorizado, polo titular, promotor ou responsable da instalación, ou polo causante do obstáculo artificial, segundo proceda, de conformidade coa normativa e características técnicas e localización dos dispositivos que fosen aprobados por Portos do Estado, logo de ditame da Comisión de Faros.

4. Ás autoridades portuarias, como parte do servizo de sinalización marítima, asígnanselles as seguintes funcións:

a) Aprobar os proxectos de execución ou modificación dos dispositivos de sinalización marítima cuxa instalación e mantemento corresponda á autoridade portuaria.

b) Garantir o efectivo cumprimento dos balizamentos establecidos por Portos do Estado, de forma que, no suposto de que os responsables da súa instalación e mantemento non os executen no prazo establecido, será executado pola autoridade portuaria á custa daqueles.

c) Emitir informe, con carácter vinculante, sobre os proxectos de execución de novos dispositivos ou modificación dos existentes, cuxa instalación e mantemento corresponda a terceiros.

d) Inspeccionar as axudas á navegación marítima cuxa instalación e mantemento corresponde a terceiros e, de ser o caso, á custa destes, a adopción das medidas conducentes ao restablecemento do servizo, incluídas as derivadas do exercicio da potestade sancionadora, cando proceda.

5. Os responsables da instalación e mantemento das axudas á navegación marítima teñen a obriga de comunicar tanto a posta en servizo de novos sinais como as incidencias que se produzan ao Servizo Nacional de Coordinación de Radioavisos Náuticos Locais e Costeiros, da Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima ou órgano competente, para os efectos da súa difusión a navegantes, cando proceda. Tamén se deberá comunicar a Portos do Estado. As axudas á navegación a que se refire o número 1 son unha información adicional á subministrada polas cartas náuticas e, de ser o caso, polos avisos a navegantes, que deben ser interpretadas conxuntamente cos ditos documentos náuticos.

6. Previamente á aprobación de novos polígonos de cultivos mariños ou doutras instalacións situadas no medio mariño, susceptibles de poder representar un obstáculo á navegación, a comunidade autónoma ou administración competente deberá remitir o proxecto que inclúa a delimitación deles a Portos do Estado, a fin de que, no prazo máximo de dous meses, determine as características técnicas e localización do seu balizamento, debendo a comunidade autónoma ou administración competente garantir a instalación e mantemento do dito balizamento.

7. Para a protección do servizo que prestan, garantindo a súa adecuada identificación e uso, o Ministerio de Fomento, por proposta de Portos do Estado, oída a Comisión de Faros, poderá establecer as servidumes necesarias para garantir a eficacia dos sinais e da prestación do servizo.

Previamente a autoridade portuaria correspondente remitirá a Portos do Estado a memoria técnica en que solicite as ditas servidumes, as cales se limitarán a garantir o acceso ás axudas e a súa efectividade. No caso das axudas visuais, as servidumes poderanse referir á protección do cono de luz, as súas cores, a súa cadencia e o seu ritmo, así como á iluminación do fondo.

As servidumes de protección das axudas radioelétricas non poderán supor limitacións superiores ás establecidas na normativa vixente en materia de telecomunicacións en canto á protección do espazo radioelétrico.

## CAPÍTULO V

### Dos servizos comerciais

Artigo 86. *Definición e réxime de aplicación.*

1. Para os efectos previstos nesta lei, son servizos comerciais as actividades de prestación de natureza comercial que, non tendo o carácter de servizos portuarios, estean vinculadas á actividade portuaria.

2. O desenvolvemento de actividades industriais, comerciais ou de servizos no dominio público portuario someterase ao réxime xurídico previsto nesta lei para os servizos comerciais.

Artigo 87. *Réxime de prestación de servizos comerciais e outras actividades.*

1. Os servizos comerciais prestaranse en réxime de concorrencia.

Os organismos públicos portuarios adoptarán medidas encamiñadas a promover a competencia na prestación daqueles.

2. A prestación de servizos comerciais e o desenvolvemento de actividades industriais, comerciais ou de servizos por terceiros requirirá a obtención de autorización da autoridade portuaria. O prazo de vixencia da dita autorización será o que se determine no título correspondente. Se a prestación do servizo comercial estiver vinculada á ocupación privativa do dominio público portuario, o prazo deberá ser o mesmo que o autorizado para a ocupación demanial.

Así mesmo, a prestación de tales servizos deberase axustar ás condicións particulares que determine cada autoridade portuaria, de ser o caso, así como ás demais disposicións normativas que sexan de aplicación.

3. Cando o desenvolvemento dunha actividade ou dun servizo requira a ocupación de bens de dominio público portuario, tramitarase un só expediente e outorgarase un único título administrativo no cal, polo mesmo prazo, se autorice a actividade e a ocupación do dominio público portuario.

4. O prazo máximo para notificar a resolución do expediente de outorgamento da autorización será de tres meses. Esta entenderase outorgada se transcorre o citado prazo sen que recaese resolución expresa, salvo que se requira a ocupación privativa de bens do dominio público portuario.

5. Os títulos habilitantes para a prestación de servizos comerciais deberán incluír, ao menos, os seguintes contidos:

- a) Obxecto do servizo ou da actividade.
  - b) Prazo de outorgamento.
  - c) Garantías que deban constituírse, incluídas as necesarias para cubrir posibles riscos ambientais.
  - d) Condicións e medios para garantir a seguridade e calidade ambiental do servizo ou actividade, así como a súa compatibilidade co funcionamento operativo do porto.
  - e) Taxa de actividade que corresponda.
6. As autorizacións poderán extinguirse por algunha das seguintes causas:
- a) Transcurso do prazo previsto na autorización



b) Revogación por incumprimento das condicións establecidas no título habilitante.

c) Polas demais causas previstas, de ser o caso, nas condicións particulares establecidas pola autoridade portuaria.

**Artigo 88.** *Servizos comerciais prestados polas autoridades portuarias.*

A prestación de servizos comerciais polas autoridades portuarias estará limitada a atender as posibles deficiencias da iniciativa privada. En contraprestación por estes servizos, os citados organismos exixirán as correspondentes tarifas, que terán natureza de prezos privados.

**Artigo 89.** *Entrega, recepción e outras operacións de manipulación de mercadorías.*

1. As operacións de entrega e recepción da mercadoría, depósito, remoción e traslado de calquera tipo, así como calquera outra que non estea incluída no servizo de manipulación de mercadorías, tal como se define no artigo 79, terán a consideración de servizos comerciais, e para o seu exercicio será preciso contar coa oportuna autorización da autoridade portuaria.»

**Artigo terceiro.** *Modificación doutros preceptos da Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos nos portos de interese xeral e adición de novos.*

Os preceptos da Lei 48/2003, do 26 de novembro, que a seguir se relacionan quedan modificados nos termos seguintes:

1. Modifícanse os números 1 e 3 do artigo 38, que terán a seguinte redacción:

«1. A construción dun novo porto de titularidade estatal, a ampliación ou realización de novas obras de infraestrutura dun existente que supoñan unha modificación significativa dos seus límites físicos exteriores no lado marítimo, requirirá a aprobación previa dun plan director de infraestruturas do porto que recolla a nova configuración.

Para estes efectos, entenderase por límite físico exterior no lado marítimo o definido pola zona I das augas portuarias.

O proxecto de plan director de infraestruturas será elaborado pola autoridade portuaria e incluírá: a avaliación da situación inicial do porto no momento de redacción do plan director, a definición das necesidades de desenvolvemento do porto cun horizonte temporal de, ao menos, 10 anos, a determinación das distintas alternativas de desenvolvemento, a análise de cada unha delas e a selección da máis adecuada, os estudos de avaliación de impacto ambiental que procedan, a previsión de tráfico, capacidade de infraestruturas e instalacións e o seu grao de utilización en cada unha das fases de desenvolvemento, a valoración económica dos investimentos e os recursos, a análise financeira e de rendibilidade e a definición da rede viaria e ferroviaria da zona de servizo, en coherencia cos accesos terrestres actuais e previstos.

A aprobación do plan director de infraestruturas que teña como obxecto a construción dun novo porto corresponderá ao ministro de Fomento, por proposta de Portos do Estado.

3. A execución das obras previstas nun plan director de infraestruturas requirirá, de ser o caso, a modificación da delimitación de espazos e usos portuarios, de acordo co previsto no artigo 97 desta lei.»

2. Modifícase o número 1 e engádesse un novo número 4 ao artigo 39, que terán a seguinte redacción:

«1. O proxecto de plan de empresa será elaborado anualmente pola autoridade portuaria, de acordo cos obxectivos definidos, de ser o caso, nos instrumentos de

planificación plurianual, que deberán axustarse á política económica do Goberno. O dito plan deberá conter, como mínimo: un diagnóstico de situación, as previsións de tráfico portuario, as previsións económico-financeiras, os obxectivos de xestión, os obxectivos e indicadores de sustentabilidade ambiental do porto, a estrutura de persoal e oferta de emprego, a evolución das ratios de xestión, a programación financeira, a programación de investimentos públicos, a estimación de investimentos privados, o obxectivo anual de rendibilidade, os coeficientes correctores das taxas que correspondan conforme os supostos expresados no artigo 7 desta lei e as bonificacións ás taxas, de ser o caso, conforme o disposto nesta lei.

4. O proxecto de plan de empresa irá acompañado por unha memoria de sustentabilidade que se levará a cabo de acordo coa metodoloxía que será aprobada, xunto cos indicadores de sustentabilidade ambientais, por Portos do Estado, logo de audiencia ás autoridades portuarias.»

3. Modifícanse os números 3 e 4 do artigo 43, que terán a seguinte redacción:

«3. As contas anuais, co contido determinado polo Plan xeral de contabilidade vixente, deberán ser formuladas, segundo o caso, polo presidente da autoridade portuaria ou de Portos do Estado, no prazo de tres meses desde o peche do exercicio económico e, unha vez auditadas pola Intervención Xeral da Administración do Estado, serán aprobadas, segundo o caso, polos respectivos consellos de administración das autoridades portuarias ou polo Consello Reitor de Portos do Estado. A aprobación deberase producir antes de finalizar o primeiro semestre do seguinte ano.

Os resultados de cada exercicio, positivos ou negativos, aplicaranse ás correspondentes contas de resultados acumulados integrantes dos fondos propios do organismo, e destinaranse ás funcións previstas na lei para el.

4. Portos do Estado elaborará anualmente unha memoria, balance, conta de perdas e ganancias, estado de fluxos de efectivo e estado de cambios no patrimonio neto agregados do sistema portuario de titularidade estatal, que se incluírán no informe relativo á execución da política portuaria que se envíe anualmente ás Cortes Xerais. O dito informe incorporará como anexo os mesmos datos de cada autoridade portuaria.»

4. Incorpórase un novo número 6 ao artigo 44 co seguinte contido:

«6. Portos do Estado acordará coas autoridades portuarias a adopción das medidas correctoras das deficiencias que se detecten nos informes de control, realizando o seguimento periódico do seu cumprimento, e informará da súa adaptación aos distintos órganos de control.»

5. O parágrafo primeiro do número primeiro do artigo 50 terá a seguinte redacción:

«Portos do Estado e as autoridades portuarias poderán participar unicamente en sociedades cuxo obxecto e actividade fundamental estea ligado ao desenvolvemento de actividades portuarias, así como loxísticas, de transporte e tecnolóxicas que promovan de forma directa a competitividade dos portos e os tráfico portuarios. En ningún caso poderán participar en sociedades que presten servizos portuarios ou en sociedades que teñan influencia efectiva naquelas, salvo nos casos de ausencia ou insuficiencia da iniciativa privada de acordo co previsto no artigo 60.4 desta lei. Tampouco poderán participar en sociedades que, directa ou indirectamente, sexan titulares dunha concesión de dominio público portuario sobre a cal se presten ou se poidan prestar servizos portuarios.»

6. Modifícase o artigo 53, que terá a seguinte redacción:

«Artigo 53. *Estrutura de persoal.*

1. A estrutura de persoal dos organismos públicos portuarios responderá aos criterios de actuación, aos obxectivos xerais de xestión, e ás necesidades de recursos humanos do conxunto do sistema portuario fixados no Marco Estratéxico.

2. A estrutura de persoal agregada do sistema portuario, a de cada autoridade portuaria e a súa evolución plurianual, así como a oferta anual de emprego, serán aprobadas por Portos do Estado, e serán obxecto, de ser o caso, de revisión anual.

3. Corresponde a Portos do Estado a coordinación da política de contratación tanto temporal como fixa no conxunto do sistema portuario e a distribución da oferta anual de emprego.»

7. Modifícanse os dous últimos parágrafos do número 1 do artigo 94, que terán a seguinte redacción:

«Naqueles terreos que non reúnan as características naturais de bens de dominio público marítimo-terrestre definidos no artigo 3 da Lei 22/1988, do 28 de xullo, de costas, e que, por causa da evolución das necesidades operativas dos tráficos portuarios quedasen en desuso ou perdesen a súa funcionalidade ou idoneidade técnica para a actividade portuaria, poderanse admitir no dominio público portuario espazos destinados a usos vinculados á interacción porto-ciudad, tales como equipamentos culturais, recreativos, certames feirais, exposicións e outras actividades comerciais non estritamente portuarias, sempre que non se prexudique o desenvolvemento futuro do porto e as operacións de tráfico portuario e se axusten ao establecido no planeamento urbanístico. As autoridades portuarias non poderán participar directa ou indirectamente na promoción, explotación ou xestión das instalacións e actividades que se desenvolvan nestes espazos, salvo as relativas a equipamentos culturais e exposicións no caso de que sexan promovidas por algunha administración pública.

En ningún caso se poderá autorizar a realización de recheos no dominio público portuario que non teñan como destino un uso portuario.

Co obxecto de preservar o patrimonio arquitectónico que constitúen os faros, nos espazos do dominio público portuario afectados ao servizo de sinalización marítima poderanse autorizar usos e actividades distintos dos de sinalización marítima, de acordo co previsto nos parágrafos anteriores, sempre que non condicionen ou limiten a prestación do servizo que en cada momento sexa apropiado, tendo en conta as necesidades do tráfico e da tecnoloxía, sen que en ningún caso sexan indemnizables as modificacións que se impoñan polo dito motivo. Excepcionalmente, por razóns de interese xeral debidamente acreditadas e logo de informe de Portos do Estado e da Dirección Xeral de Sustentabilidade da Costa e do Mar, o Consello de Ministros poderá levantar a prohibición de instalacións hoteleiras, así como albergues ou hospedaxes, que poidan favorecer o desenvolvemento de actividades culturais, ou similares, de interese social, en espazos do dominio público portuario destinados ao servizo de sinalización marítima que se encontren situados na zona de 100 metros medidos desde o límite inferior da ribeira do mar ou de 20 metros se os solos teñen a clasificación de solo urbano, sempre que non se realicen novas edificacións e non se condicione ou limite a prestación do servizo.

No caso de que as instalacións de sinalización marítima en que se pretendan os citados usos se sitúen fóra da zona de 100 metros medidos desde o límite interior da ribeira do mar, ou de 20 metros, se os terreos teñen a clasificación de solo urbano, o ministro de Fomento, co informe previo de Portos do Estado, poderá levantar a mencionada prohibición.

As obras que supoñan incremento de volume sobre a edificación xa existente só se poderán situar fóra da zona de 100 ou 20 metros, respectivamente, a que se fixo referencia.»

8. A denominación do capítulo IV do título IV e o artigo 96 terán a seguinte redacción:

## «CAPÍTULO IV

**Delimitación dos espazos e usos portuarios**

Artigo 96. *Delimitación dos espazos e usos portuarios.*

1. O Ministerio de Fomento determinará nos portos de titularidade estatal unha zona de servizo que incluíra os espazos de terra e de auga necesarios para o desenvolvemento dos usos portuarios a que se refire o artigo 94.1 desta lei, os espazos de reserva que garantan a posibilidade de desenvolvemento da actividade portuaria e aqueles que poidan destinarse a usos vinculados á interacción portocidade mencionados no dito artigo. Esta determinación efectuarase a través da orde ministerial de delimitación dos espazos e usos portuarios.

2. O espazo de auga incluído na zona de servizo comprenderá as áreas de auga e dársenas onde se realicen as operacións portuarias de carga, descarga e transbordo de mercadorías e pesca, de embarque e desembarque de pasaxeiros, onde se presten os servizos técnicos-náuticos e onde teña lugar a construción, reparación e desmantelamento de buques a flote, así como as áreas de atracada, reviro e manobra dos buques e embarcacións, as canles de acceso e navegación e as zonas de espera e de fondeo, incluíndo as marxes necesarias para a seguridade marítima e para a protección ante accións terroristas e antisociais. Tamén comprenderá os espazos de reserva necesarios para a ampliación do porto. O espazo de auga subdividirase en dúas zonas:

a) Zona I, ou interior das augas portuarias, que abarcará os espazos de auga abrigados xa sexa de forma natural ou polo efecto de diques de abrigo.

b) Zona II, ou exterior das augas portuarias, que comprenderá o resto das augas.

3. A autoridade portuaria elaborará o expediente de proposta de delimitación dos espazos e usos portuarios, que incluíra a definición exterior e interior do dominio público portuario, os usos previstos para cada unha das diferentes áreas en que se divida a zona de servizo do porto a que se refire o artigo 94 desta lei, e a xustificación da necesidade ou conveniencia de tales usos, segundo criterios transparentes, obxectivos, non discriminatorios e de fomento da competencia na prestación de servizos.

Así mesmo, incluíranse os espazos necesarios para que os órganos das administracións públicas poidan exercer competencias de vixilancia, seguridade pública, inspección, control de entradas e saídas de persoas e mercadorías do territorio nacional, identificación e outras que, pola súa relación directa coa actividade portuaria, deban desenvolverse necesariamente no porto conforme o disposto no artigo 94.2 desta lei.

4. Unha vez elaborado o expediente de proposta de delimitación dos espazos e usos portuarios pola autoridade portuaria, seguirase o seguinte procedemento administrativo:

a) A autoridade portuaria solicitará informe das administracións urbanísticas, da Administración con competencia en materia de costas, de pesca en augas interiores, de ordenación do sector pesqueiro e deportes, así como naquel outros ámbitos sectoriais sobre os que poida incidir a delimitación dos espazos e usos portuarios, que deberán informar nos aspectos relativos ás súas propias competencias.

b) Simultaneamente a autoridade portuaria someterá a información pública o expediente elaborado por un prazo de 45 días, durante o cal os interesados poderán formular alegacións. Tras a conclusión do prazo de información pública e do trámite de consultas, a autoridade portuaria dará resposta aos interesados incorporando ao expediente a documentación resultante dos trámites efectuados e procedendo ás

modificacións da delimitación de espazos e usos portuarios que sexan oportunas, á vista das alegacións.

c) Completada a dita tramitación, remitirase o expediente coa proposta de delimitación de espazos e usos portuarios a Portos do Estado. No caso de que o informe da administración con competencia en materia de costas for negativo ou a autoridade portuaria non recoller na súa proposta as súas suxestións, Portos do Estado convocará a autoridade portuaria e a Dirección Xeral de Sustentabilidade da Costa e do Mar a un período de consultas durante o prazo dun mes desde a recepción da proposta, a fin de que poidan contrastar as súas posicións e a fin de que esta última, a través do correspondente informe, formule as observacións e suxestións finais que considere oportunas para que, de ser o caso, sexan tomadas en consideración. No caso de que a Dirección Xeral de Sustentabilidade da Costa e do Mar non emita informe no prazo máximo dun mes despois da finalización do proceso de consultas, entenderase que é favorable á proposta da autoridade portuaria.

d) Simultaneamente, Portos do Estado recadará informe do Ministerio de Defensa, desde a perspectiva da súa posible incidencia sobre os intereses da defensa nacional, do Ministerio do Interior, no que se refire aos aspectos de seguridade pública e de control de entradas e saídas de persoas do territorio nacional e, cando proceda, do Ministerio de Industria, Turismo e Comercio en aspectos relacionados coa construción naval. Estes informes deberán emitirse no prazo de dous meses desde a recepción da proposta; entenderanse en sentido favorable se transcorre o dito prazo sen que o informe fose emitido de forma expresa.

e) Cando a proposta de delimitación inclúa terreos e bens do Patrimonio do Estado destinados nese momento a usos e finalidades distintos, Portos do Estado someteraa a informe vinculante do Ministerio de Economía e Facenda. Así mesmo, cando a proposta de delimitación inclúa terreos e bens afectos ao Ministerio do Interior ou ao Ministerio de Defensa, someterase a informe vinculante dos ditos ministerios. O dito trámite efectuarase, cando proceda, simultaneamente coa petición de informe indicada na alínea d), e entenderase favorable se non se emite de forma expresa no prazo de dous meses desde a recepción da documentación, ampliable a tres meses cando así o exixan as circunstancias do destino actual ou previsible, que deberán ser ponderadas, con comunicación previa expresa do departamento que solicite a ampliación na que se consignen as ditas circunstancias, que deberán remitirse a Portos do Estado con anterioridade á finalización do prazo inicial.

f) Recibidos os informes ou transcorrido o prazo para a súa emisión, Portos do Estado emitirá informe, que elevará, xunto co expediente, ao Ministerio de Fomento. No caso de que o informe final da Dirección Xeral de Sustentabilidade da Costa e do Mar resulte desfavorable, Portos do Estado fará constar expresamente no seu informe esta circunstancia, debendo motivar as razóns polas cales estas deben ser tomadas en consideración, así como aquelas que non poidan aceptarse.

g) Corresponde ao ministro de Fomento a aprobación da delimitación dos espazos e usos portuarios.

5. A aprobación da delimitación dos espazos e usos portuarios levará implícita a declaración de utilidade pública para efectos expropiatorios dos bens de propiedade privada e de rescate das concesións que requira o desenvolvemento da dita delimitación, así como a afectación ao uso portuario dos bens de dominio público e dos bens patrimoniais incluídos na zona de servizo que sexan de interese para o porto.

6. Aprobada a delimitación dos espazos e usos portuarios, o texto íntegro do acordo será publicado no «Boletín Oficial del Estado».

7. Con carácter previo á formulación pola autoridade portuaria do plan especial ou instrumento equivalente que ordene a súa zona de servizo dun porto deberá encontrarse aprobada a delimitación dos espazos e usos portuarios no dito porto.

Así mesmo, recibido pola autoridade portuaria o contido do plan especial de acordo co establecido no parágrafo primeiro do artigo 18.2.c) da Lei 27/1992, do 24 de novembro, esta remitirao a Portos do Estado a fin de que formule as observacións e suxestións que coide convenientes.»

9. O artigo 97 terá a seguinte redacción:

«Artigo 97. *Modificación da delimitación dos espazos e usos portuarios.*

1. As modificacións da delimitación dos espazos e usos portuarios que teñan carácter substancial serán sometidas ao mesmo procedemento de aprobación indicado no artigo anterior.

A modificación da delimitación dos espazos e usos portuarios que non teña carácter substancial será aprobada por Portos do Estado, por proposta da autoridade portuaria, logo de informe das administracións urbanísticas no caso de afectar as súas competencias.

Antes da remisión da proposta da modificación non substancial da delimitación dos espazos e usos portuarios a Portos do Estado, a autoridade portuaria abrirá o trámite de información pública, na forma establecida no artigo anterior, ben que o prazo de información pública da proposta de modificación será de 15 días.

2. Enténdese por modificación non substancial aquela producida dentro da zona de servizo do porto, motivada por razóns de explotación portuaria, que non supoña unha alteración significativa da delimitación interna das zonas en que se divide o porto para efectos de asignación dos usos a que se refire o artigo 94 desta lei. Tamén terán o carácter de modificación non substancial a incorporación ao espazo de terra das ampliacións de infraestruturas e instalacións portuarias que sexan complementarias das xa existentes, así como as consecuencias que teña a dita incorporación no espazo de auga e nas zonas en que se divide, sempre que se sitúen dentro da zona de servizo do porto. Tamén terán o carácter de modificación non substancial a alteración da delimitación interna da zona de servizo como consecuencia da asignación de espazo ou capacidade de infraestrutura para que poidan operar prestadores de servizos portuarios que non dispoñan de concesión ou autorización. Destas modificacións darase conta ao ministro de Fomento e publicaranse no «Boletín Oficial del Estado».

Para estes efectos, terá a consideración de alteración significativa aquela que supoña unha alteración individual ou acumulada superior ao 15 por 100 da superficie asignada a un determinado uso, salvo a que afecte usos vinculados á interacción porto-cidade, caso en que terá o carácter de alteración significativa.

3. A aprobación ou a modificación dun plan director poderá determinar a modificación substancial da delimitación dos espazos e usos portuarios co obxecto de incorporar a el, de ser o caso, os terreos ou espazos de auga necesarios para a súa execución ou desenvolvemento.»

10. O artigo 98 terá a seguinte redacción:

«Artigo 98. *Efectos da delimitación dos espazos e usos portuarios sobre as concesións e autorizacións.*

1. Non se poderán outorgar concesións ou autorizacións en áreas asignadas a usos non compatibles co seu obxecto concesional, de acordo co establecido na delimitación dos espazos e usos portuarios que se encontre en vigor. Así mesmo, as concesións ou autorizacións outorgadas que resulten incompatibles coas determinacións establecidas nunha nova delimitación de espazos e usos portuarios deberanse adaptar a ela. Para tal efecto, deberase proceder á revisión das condicións que sexa preciso ou, de ser o caso, ao rescate da concesión segundo o establecido nos artigos 114 e 124 desta lei.

2. Transitoriamente, e mentres non se proceda á revisión das concesións ou autorizacións, ou, de ser o caso, ao rescate delas conforme o previsto no número anterior, as concesións e autorizacións seguirán suxeitas ás mesmas condicións en que se outorgaron, sen que poida autorizarse prórroga do prazo da concesión, modificación ou transferencia dela sen que se producise a revisión das condicións que resulten incompatibles coa delimitación dos espazos e usos portuarios.»

11. O parágrafo 1.º do número 2 do artigo 102 terá a seguinte redacción:

«As solicitudes que se opoñan ao disposto no plan estratéxico, no plan director, na delimitación dos espazos e usos portuarios, no plan especial, de ser o caso, ou na normativa vixente, non se admitirán e serán arquivadas no prazo máximo de dous meses, sen máis trámite que a audiencia previa ao petionario.»

12. Modifícase a letra b) e se engádesse unha nova letra d) ao número 2 do artigo 107, coa seguinte redacción:

«b) Cando no título de outorgamento non se prevese a posibilidade de prórroga, pero o concesionario leve a cabo un investimento relevante non previsto na concesión que, a xuízo da autoridade portuaria, sexa de interese para mellorar a eficiencia ou a calidade ambiental das operacións portuarias e que, en todo caso, sexa superior ao 20 por cento do valor actualizado do investimento previsto no título de concesión, o prazo de vencemento poderá ser prorrogado, sen que poida superar en total o prazo máximo de 35 anos. A prórroga da concesión determinará a modificación das condicións dela, que deberán ser aceptadas polo concesionario con anterioridade á resolución de outorgamento da prórroga.

d) Cando o concesionario que sexa titular dunha licenza para a prestación do servizo portuario de manipulación de mercadorías incrementa a porcentaxe de traballadores contratados en relación laboral común por encima do mínimo establecido, o prazo inicial da concesión poderá ser ampliado, a criterio da autoridade portuaria, sen que en ningún caso se supere en total o prazo máximo de 35 anos, independentemente de que a posibilidade de prórroga estea ou non prevista no título de concesión.

O citado incremento no prazo de vixencia da concesión poderá ser, como máximo, dun 35 por cento para o caso de que o número de traballadores contratados en relación laboral común cubra o 100 por cento das actividades integrantes do servizo portuario, reducíndose proporcionalmente para porcentaxes inferiores, e sempre que o dito aumento porcentual non se producise como consecuencia da diminución do tráfico da concesión, e se manteñan durante o prazo ampliado as condicións que deron lugar á prórroga.»

13. O artigo 108 terá a seguinte redacción:

«Artigo 108. *Iniciación do procedemento. Outorgamento directo.*

O procedemento de outorgamento dunha concesión poderase iniciar por solicitude do interesado, incluíndo un trámite de competencia de proxectos, ou por concurso convocado para o efecto pola autoridade portuaria.

Non obstante o previsto no número anterior, a autoridade portuaria poderá acordar o outorgamento directo de concesións demaniais a un solicitante, cando sexan compatibles cos seus obxectivos, nos seguintes supostos:

a) Cando o solicitante sexa outra administración pública ou, en xeral, calquera persoa xurídica de dereito público ou privado pertencente ao sector público, e para o cumprimento das súas propias competencias ou funcións, sempre que estas non se realicen ou poidan realizarse en réxime de concorrencia coa iniciativa privada. En ningún caso se poderá acordar o outorgamento directo cando o obxecto concesional estea relacionado coa prestación de servizos portuarios, salvo que se dean os casos de ausencia ou insuficiencia de iniciativa privada previstos nesta lei. Para estes efectos, entenderase por persoa xurídica de dereito privado pertencente ao sector público a

sociedade mercantil en cuxo capital sexa maioritaria a participación directa ou indirecta dunha ou varias administracións públicas ou persoas xurídicas de dereito público.

b) Cando for declarado deserto o concurso convocado para o outorgamento dunha concesión, ou se este resultou falido como consecuencia do incumprimento das obrigacións previas á formalización do outorgamento por parte do adxudicatario, sempre que non transcorrese máis dun ano desde a data da súa celebración, o obxecto concesional sexa o mesmo e as condicións de outorgamento non sexan inferiores ás anunciadas para o concurso ou daquelas en que se tiver producido a adxudicación. No caso de que o concurso resultar falido, cando houberse máis dun licitador no concurso que cumpra as condicións de outorgamento, a concesión outorgarase á oferta que resulte máis favorable de entre as restantes, de acordo co disposto no prego de bases do concurso. No caso de que o concurso for declarado deserto, non se poderá outorgar a concesión en condicións máis favorables das previstas no prego de bases do concurso.

c) Cando a superficie que se vaia ocupar pola concesión sexa inferior a 2.500 metros cadrados ou para instalacións lineais, tales como tubaxes de abastecemento, saneamento, emisarios submarinos, liñas telefónicas ou eléctricas, conducións de gas, entre outras, que sexan de uso público ou aproveitamento xeral.

Nestes casos o procedemento de outorgamento da concesión será o previsto nos números 2 e seguintes do artigo 110, sen necesidade de convocatoria de concurso nin do trámite de competencia de proxectos.»

14. A letra c) do número 1 do artigo 109 terá a seguinte redacción:

«Proxecto básico, que deberá adaptarse ao plan especial de ordenación da zona de servizo do porto ou, no seu defecto, á delimitación de espazos e usos portuarios. Incluirá a descrición das actividades que se vaian desenvolver, características das obras e instalacións que se van realizar, posibles efectos ambientais e, de ser o caso, estudo de impacto ambiental, extensión da zona de dominio público portuario que se vaia ocupar, orzamento estimado das obras e instalacións e outras especificacións que determine a autoridade portuaria.»

15. O parágrafo 1.º do número 2 do artigo 109 terá a seguinte redacción:

«2. Non se admitirán aquelas solicitudes que se opoñan ao disposto na delimitación dos espazos e usos portuarios, ou na normativa vixente, ou cando como consecuencia do seu outorgamento se poidan orixinar dentro do porto situacións de dominio do mercado susceptibles de afectar a libre competencia na prestación dos servizos portuarios ou nas actividades e servizos comerciais directamente relacionados coa actividade portuaria, arquivándose no prazo máximo de dous meses, sen máis trámite que a audiencia previa ao petionario.»

16. Modifícase o número 1 do artigo 110, que queda redactado como segue:

«1. Presentada unha solicitude que se refira a algún dos supostos previstos nas alíneas a), c) e d) do artigo 111.1, a autoridade portuaria deberá convocar concurso, seguindo a tramitación prevista no artigo 111. Nos demais casos, a autoridade portuaria poderá convocar concurso, ou ben iniciar un trámite de competencia de proxectos, mediante anuncio, que se publicará no «Boletín Oficial del Estado», no cal se indicará a apertura dun prazo dun mes para a presentación doutras solicitudes que teñan, segundo determine a autoridade portuaria, o mesmo ou distinto obxecto que aquela, e que deberán reunir os requisitos previstos no artigo anterior. Neste trámite de competencia de proxectos respectarase a confidencialidade dos proxectos e da documentación achegada.

Cando no trámite de competencia de proxectos se formulen varias solicitudes, o consello de administración seleccionará aquela que, ao seu xuízo, teña maior interese portuario, motivado na captación de novos tráfico, compatibilidade con outros usos, investimento, rendibilidade, entre outros, e continuará a tramitación conforme o



indicado nos números seguintes, salvo no suposto previsto no artigo 111.1.b) en que deberá convocarse un concurso. Se no dito trámite non se presentan outras solicitudes, continuará o procedemento, de acordo co previsto nos seguintes números.»

17. Modifícanse os números 1 c), 3 a) 2.º e 4 do artigo 111 coa seguinte redacción:

«1...c) Concesións de dársenas e instalacións náutico-deportivas, construídas ou non por particulares, salvo cando o solicitante sexa un club náutico ou outro deportivo sen fins lucrativos, sempre que as condicións da concesión establezan como máximo un límite do 20 por cento para o número de puntos de atracada destinados a embarcacións con eslora superior a 12 m.

3... a).

2.º Criterios para a súa adxudicación e ponderación destes. Con carácter xeral, deberá considerarse como un dos criterios de adxudicación as medidas de carácter ambiental e de responsabilidade social corporativa propostas. Nos concursos a que se refiren as letras a), c) e d) do número 1 deste artigo deberá considerarse como un dos criterios de adxudicación a estrutura tarifaria e as tarifas máximas aplicables aos usuarios. Pola súa vez, nos concursos a que se refire a alínea c) poderase tamén incluír como criterio de adxudicación o compromiso de realización nas instalacións náutico-deportivas de actividades de carácter formativo ou educativo sen fins lucrativos.

4. A convocatoria do concurso publicarase no «Boletín Oficial del Estado», así como no DOUE naqueles casos en que o valor das obras que deba executar o concesionario sexa igual ou superior ao límite establecido no artigo 16 da Lei 31/2007, de 30 de outubro. Poderanse presentar ofertas no prazo establecido, que non poderá ser inferior a 30 días. Tales ofertas serán abertas en acto público.»

18. Modifícase as letras c), d) e o penúltimo parágrafo do número 1 e engádesse unha nova letra e) ao número 1 do artigo 114 coa seguinte redacción:

«c) Cando o exixa a súa adecuación á delimitación de espazos e usos portuarios ou ao plan especial de ordenación das zonas de servizo dos portos xestionados por unha autoridade portuaria.

d) Cando o exixa a súa adecuación ás obras ou á ordenación de terminais previstas nos plans directores dos portos xestionados por unha autoridade portuaria.

e) Cando o exixan razóns de interese xeral vinculadas á seguridade, á protección contra actos antisociais e terroristas ou á protección do ambiente.

Nos tres últimos supostos, o concesionario prexudicado terá dereito a unha indemnización que se calculará de conformidade co disposto no artigo 124.6 desta lei, descontando os beneficios futuros, estimados de forma motivada, da concesión durante o período restante de vixencia da concesión revisada. No suposto de que a revisión supoña unha modificación da localización da concesión, deberán aboarse ademais os gastos que orixine o traslado. O pagamento do valor da indemnización e dos gastos do traslado poderá realizarse en diñeiro, mediante o outorgamento doutra concesión ou coa modificación das condicións da concesión revisada.

No suposto de que a autoridade portuaria e o titular da concesión non puideren chegar a un acordo sobre a contía da indemnización, determinada de acordo cos criterios anteriores, de ser o caso, sobre os gastos imputables ao traslado, sobre a forma de pagamento ou sobre as condicións da concesión revisada, a autoridade portuaria poderá iniciar o proceso de rescate da concesión de acordo co previsto no artigo 124.»

19. Substitúese a denominación do artigo 115 e engádense dous novos números coa seguinte redacción:

«Artigo 115. *División e unificación de concesións.*

3. Será admisible a unificación de dúas ou máis concesións dun mesmo titular, por petición deste e logo de autorización da autoridade portuaria, sempre que se cumpran as seguintes condicións:

a) As concesións deberán ser contiguas ou estar unidas por unha instalación común.

b) As concesións deben formar unha unidade de explotación. Para estes efectos, entenderase que existe unidade de explotación cando as concesións desenvolvan a mesma actividade e dispoñan de elementos comúns necesarios para a súa correcta explotación ou cando, desenvolvendo a mesma actividade, a explotación conxunta das concesións supoña unha mellora respecto á explotación independente de cada unha delas.

4. Previamente á resolución sobre a solicitude de unificación, a autoridade portuaria comunicará ao petionario as condicións en que podería levarse a cabo. O prazo que reste da concesión unificada non será superior á resultante da media aritmética dos prazos pendentes de cada unha das concesións ponderada, a xuízo da autoridade portuaria, por superficie ou por volume de investimento pendente de amortización coa actualización correspondente.

Aceptadas as condicións, o consello de administración da autoridade portuaria ditará a correspondente resolución. En casos de denegación manterase cada unha das concesións que foron outorgadas.»

20. Engádesse unha nova letra ao número 1 do artigo 123, que queda redactada como segue:

«l. Persistencia no incumprimento do compromiso de superar o número mínimo de traballadores que deben contratarse en relación laboral común adquirido pola empresa prestadora do servizo de manipulación de mercadorías, de ter sido considerado como criterio nos pregos de bases dos concursos para a adxudicación de concesións de dominio público, tras ter mediado sanción conforme o que se dispón no artigo 115.1.c) da Lei 27/1992, do 24 de novembro.»

21. Modifícanse os números 1 e 2, así como o número 6, do artigo 124, que quedan como segue:

«1. No caso de que o dominio público outorgado for necesario, total ou parcialmente, por razóns de interese xeral vinculadas á seguridade, á protección contra actos antisociais ou á protección do ambiente, así como para a execución de obras, para a ordenación de terminais ou para a prestación de servizos portuarios e que, para realizar aquelas ou prestar estes, for preciso dispor dos bens outorgados en concesión ou utilizar ou demoler as obras autorizadas, a autoridade portuaria, coa previa indemnización do titular, poderá proceder ao rescate da concesión. Así mesmo, poderase proceder ao rescate dunha concesión cando non sexa posible alcanzar un acordo co concesionario nun procedemento de revisión de concesións.

2. O rescate da concesión exixirá a previa declaración da súa necesidade por razóns de interese xeral vinculadas á seguridade, á protección contra actos antisociais ou á protección do ambiente, ou polo interese portuario das obras ou dos servizos, e o acordo da necesidade de ocupación dos bens e dereitos afectados por aqueles. Corresponden ao consello de administración as declaracións de interese xeral ou de interese portuario, respectivamente, e ao presidente, logo de audiencia do interesado, o acordo de necesidade de ocupación. A declaración de urxencia da ocupación, cando proceda, corresponderalle adoptala ao ministro de Fomento.

O interese portuario entenderase implícito coa aprobación da delimitación de espazos e usos portuarios. Así mesmo, a aprobación dos proxectos levará implícita a declaración do interese portuario das obras e a necesidade de ocupación dos bens e dereitos afectados por elas.

6. A valoración das indemnizacións, en caso de rescate total ou parcial, atenderá aos seguintes conceptos:

a) O valor das obras e instalacións rescatadas que fosen realizadas polo concesionario e estean establecidas no título de concesión, calculado de acordo cos criterios establecidos para estes efectos no número 3 c) do artigo 10 desta lei.

En ningún caso se terán en conta as obras e instalacións realizadas polo concesionario sen previa autorización da autoridade portuaria, que pasarán ao dominio público portuario sen dereito a indemnización.

b) A perda de beneficios imputables ao rescate total ou parcial da concesión durante o período de concesión restante, cun máximo de tres anualidades. Para isto computarase o beneficio medio anual das actividades ordinarias realizadas na concesión nos catro exercicios anteriores, ou nos dous últimos exercicios se é máis favorable para o concesionario. Non obstante, no caso de o concesionario aceptar o pagamento da indemnización mediante o outorgamento dunha nova concesión ou solicitar unha nova concesión para a mesma ou similar actividade, para o cálculo da indemnización descontaranse os beneficios futuros asociados á dita concesión, estimados de forma motivada.»

22. Modifícanse os números 2 e 3 do artigo 126, que terán a seguinte redacción:

«2. No ámbito portuario, os contratos de concesión de obras públicas terán por obxecto a construción e explotación dun novo porto ou unha parte nova dun porto que sexan susceptibles de explotación totalmente independente, sempre que se encontren abertas ao uso público ou aproveitamento xeral.

3. A construción e explotación da obra pública portuaria obxecto da concesión efectuarase a risco e ventura do concesionario, quen asumirá os riscos económicos derivados da súa execución e explotación

O contrato de concesión de obra pública portuaria recoñeceralle ao concesionario o dereito a percibir unha retribución consistente na explotación da totalidade ou de parte da obra, ou o dito dereito acompañado do de percibir un prezo ou calquera outra modalidade de financiamento das obras reguladas na lexislación xeral reguladora do contrato de concesión de obras públicas.

Para estes efectos, enténdese por explotación dunha obra pública portuaria a posta á disposición desta a favor dos prestadores de servizos ou dos usuarios daquela para a súa ocupación, utilización ou aproveitamento, a cambio da correspondente retribución económica.»

23. Modifícase o artigo 130, que terá a seguinte redacción:

«Artigo 130. *Recepción de refugallos e residuos procedentes de buques.*

1. As autoridades portuarias elaborarán e aprobarán cada tres anos un plan de recepción de residuos, co contido establecido no Real decreto 1381/2002, contando co informe previo de Portos do Estado.

2. Os refugallos xerados por buques deberán descargarse a terra. Para tal efecto deberase solicitar o servizo portuario de recepción de refugallos xerados por buques regulado no artigo 80 desta lei.

3. As refinarías de petróleo, factorías químicas e petroquímicas, instalacións para o almacenamento e distribución de produtos químicos e petroquímicos e instalacións para o abastecemento de combustibles líquidos que posúan terminais de carga ou descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, cuxas características así o xustifiquen, así como os estaleiros e instalacións de reparación naval ou de desmantelamento deberán dispor, nas proximidades dos terminais e peiraos, de servizo de recepción dos residuos de carga e das augas de lastre dos buques con destino ás ditas instalacións, regulados polos anexos I e II do Convenio MARPOL 73/78, así como dos medios necesarios para previr e combater os derrames. Os titulares destas instalacións portuarias deberán dispor, ademais, de servizos de recepción para os refugallos xerados polos buques correspondentes aos anexos I, IV, V e VI do Convenio MARPOL 73/78, nas condicións establecidas nas prescricións particulares, no caso de que non exista ningunha empresa prestadora con licenza para prestar este servizo no ámbito xeográfico das ditas instalacións.

Os refugallos e residuos recollidos deberán ser sometidos a procesos de tratamento e eliminación adecuados conforme a normativa vixente; no caso de que os ditos procesos non se leven a cabo con medios propios, os titulares destas instalacións portuarias deberán acreditar un compromiso de aceptación dos refugallos e residuos por parte dun xestor debidamente autorizado.

Os estaleiros e as instalacións e empresas de reparación naval ou de desmantelamento deberán dispor de instalacións e medios para a recepción e tratamento de substancias que contribúan a esgotar a capa de ozono e os equipamentos que conteñen as ditas substancias cando estes se retiren dos buques, segundo se recolle no anexo VI do Convenio MARPOL 73/78.

Sen prexuízo das autorizacións que sexan exhibibles por outras administracións, a dispoñibilidade destes servizos de recepción será exixida pola autoridade portuaria para autorizar o funcionamento das instalacións portuarias incluídas nos números anteriores. Así mesmo, a súa non dispoñibilidade poderá ser causa para non autorizar a entrada de buques con destino ás ditas instalacións portuarias.

4. Os titulares das citadas instalacións portuarias deberán aprobar un plan de recepción de refugallos e residuos conforme o indicado no anexo I do Real decreto 1381/2002, que deberá ser aprobado pola autoridade portuaria e que pasará a formar parte do plan de recepción do porto. Trimestralmente, comunicarán á autoridade portuaria a relación de servizos de recollida realizados, indicando o buque, o tipo de refugallo ou residuo e a cantidade recibida, entre outros datos, que se lles soliciten. Ademais, a cada buque que utilice os seus servizos de recepción, estas instalacións portuarias deberán expedir un recibo de residuos MARPOL, segundo o modelo unificado que figura no anexo III do Real decreto 1381/2002. A autoridade portuaria poderá supervisar o cumprimento do plan de recepción dos titulares das ditas instalacións.

5. No suposto de buques que non teñan como destino algunha das instalacións referidas anteriormente, corresponderá ás empresas que efectúen as operacións de carga ou descarga do buque garantir a recepción de residuos de carga procedentes deste, de os haber, así como os que se encontren nas zonas de tránsito e manobra, evitando e combatendo, de ser o caso, os derrames de carga accidentais.»

24. Modifícase o número 1 do artigo 132, co seguinte contido:

«1. A autoridade portuaria controlará no ámbito portuario o cumprimento da normativa que afecte a admisión, manipulación e almacenamento de mercadorías perigosas, e da normativa que afecte os sistemas de seguridade, incluídos os que se refiran á protección ante actos antisociais e terroristas, sen prexuízo das competencias que correspondan a outros órganos das administracións públicas, e das responsabilidades que nesta materia correspondan aos usuarios e concesionarios do porto.

Para os efectos previstos neste número, corresponderá aos titulares de concesións e autorizacións o cumprimento das obrigacións de coordinación de actividades empresariais en calidade de titulares do centro de traballo. Nos espazos non outorgados en réxime de concesión ou autorización, o consignatario que actúe en representación do armador responderá do cumprimento das obrigacións de coordinación durante as manobras de atracada, desatrada e fondeo do buque, e en xeral durante a estancia deste no porto, salvo para as operacións de carga, estiba, desestiba, descarga ou transbordo de mercadorías ou de embarque ou desembarque de pasaxeiros. Se se realizan estas operacións ou as de entrega, recepción, almacenamento, depósito e transporte horizontal de mercadorías en espazos non outorgados en concesión ou autorización, responderá do cumprimento das obrigacións de coordinación a empresa prestadora do servizo correspondente.»

25. Modifícase o contido da disposición adicional primeira, que terá a seguinte redacción:

«O obxectivo de rendibilidade anual para o conxunto do sistema portuario a que se refire o número 3 do artigo 1 desta lei establécese no 2,5 por cento.»

26. Modifícase o número 2 da disposición adicional décimo terceira, que quedará coa seguinte redacción:

«2. As ditas funcións serán exercidas, na forma que determine o regulamento de explotación e policía, polo persoal da autoridade portuaria, debidamente cualificado e adscrito ao servizo de policía, para cuxo efecto terá a consideración de axente da autoridade da Administración portuaria no exercicio das potestades públicas recollidas na Lei de portos do Estado e da mariña mercante, sen prexuízo da obrigaón de colaborar sempre que sexa preciso coas forzas e corpos de seguridade.»

27. Modifícanse os números 2 e 3 da disposición adicional décimo oitava, que quedarán coa seguinte redacción:

«2. Consideraranse abandonados aqueles buques que permanezan durante máis de tres meses atracados, amarrados ou fondeados no mesmo lugar dentro do porto sen actividade apreciable exteriormente, e sen ter aboado as correspondentes taxas ou tarifas, e así o declare o consello de administración da autoridade portuaria.

A declaración de abandono exixirá a tramitación do correspondente procedemento, no cal se acreditarán as circunstancias expresadas e no cal se dará audiencia ao propietario, ao navieiro, ao capitán do buque ou, de ser o caso, ao consignatario do buque, na forma prevista na Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

3. Declarado o abandono do buque polo consello de administración da autoridade portuaria, esta procederá, ben á súa venda en poxa pública, ingresando o produto do alleamento no Tesouro Público, detraendo previamente os créditos devengados ao seu favor polas correspondentes taxas e tarifas portuarias, así como os gastos do procedemento; ou ben procederá ao afundimento do buque cando, polo seu estado, así o aconsellen razóns de seguridade marítima.

Cando a venda regulada no parágrafo anterior teña por obxecto buques non comunitarios, observaranse, ademais, as seguintes regras:

a) A dita venda terá a consideración de despacho a consumo das mercadorías e, por tanto, incluirá os trámites previstos para a importación destas.

b) No prezo de venda estarán incluídos os tributos devengados con motivo da importación. Para os efectos da súa constatación e da contracción dos recursos propios comunitarios, o dito alleamento deberá comunicarse á correspondente Administración de Alfándegas e Impostos Especiais da Axencia Estatal da Administración Tributaria.»

28. Engádese unha nova disposición adicional vixésimo primeira co seguinte contido:

«Disposición adicional vixésimo primeira. *Determinación das contías básicas das taxas do buque, da pasaxe, da mercadoría, das embarcacións deportivas e de recreo, da taxa por utilización da zona de tránsito, da taxa de axudas á navegación, da tarifa fixa polo servizo de recepción de refugallo xerados por buques e dos coeficientes correctores á taxa do buque, da mercadoría e da pasaxe.*

1. As contías básicas da taxa do buque (B e S), da taxa da pasaxe (P), da taxa da mercadoría (M), da taxa das embarcacións deportivas e de recreo (E), da taxa

por utilización da zona de tránsito (T) e da taxa de axudas á navegación (A), establecidas nesta lei, poderán ser revisadas na Lei de orzamentos xerais do Estado ou na que, de ser o caso, se aprobe.

2. O valor da contía básica da tarifa fixa polos servizos de recepción de refugallos xerados por buques (R) establecido na presente lei poderá ser revisada na Lei de orzamentos xerais do Estado ou na que, de ser o caso, se aprobe.

3. As autoridades portuarias acordarán co organismo público Portos do Estado, no marco dos acordos do plan de empresa, as correspondentes propostas de coeficientes correctores ás taxas do buque, da pasaxe e da mercadoría de acordo cos límites e criterios establecidos no artigo 7 g) desta lei. O acordo finalmente alcanzado dirixirase ao Ministerio de Fomento, que o remitirá, se procede, ao Ministerio de Economía e Facenda para a súa incorporación ao Proxecto de lei de orzamentos xerais do Estado ou na que, de ser o caso, se aprobe.

4. O Ministerio de Fomento, por proposta de Portos do Estado, oída a Intervención Xeral da Administración do Estado, establecerá os criterios de elaboración das contabilidades de custos que deberán desenvolver as autoridades portuarias, co obxecto de que as propostas de coeficientes correctores tomen en consideración a estrutura de custos con idéntica metodoloxía en todas as autoridades portuarias. Así mesmo, o dito departamento poderá fixar os criterios xerais de elaboración e presentación das citadas propostas.

5. Ata a aprobación dos criterios xerais que deben rexer as propostas de coeficientes correctores e dos criterios de contabilidade de custos, as autoridades portuarias poderán realizar libremente as súas propostas de coeficientes correctores, sempre que respecten os límites establecidos no número 7 g) desta lei.»

29. Engádese unha nova disposición adicional vixésimo segunda, que terá o seguinte contido:

«Disposición adicional vixésimo segunda. *Instrucións técnicas no servizo de manipulación de mercadorías.*

O Ministerio de Industria, Turismo e Comercio, oído Portos do Estado e logo de audiencia das organizacións empresariais e sindicais máis representativas do sector, aprobará as instrucións técnicas correspondentes á maquinaria específica para a prestación do servizo portuario de manipulación de mercadorías.»

30. Engádese unha nova disposición adicional vixésimo terceira, coa seguinte redacción:

«Disposición adicional vixésimo terceira. *Suspensión temporal do réxime xurídico que regula o réxime de xestión dos traballadores para a prestación do servizo portuario de manipulación de mercadorías.*

O Goberno, tendo en conta as circunstancias económicas concretas en que se desenvolve o servizo de manipulación de mercadorías en cada porto, así como a súa eventual repercusión negativa sobre a economía nacional ou sobre distintos sectores económicos afectados polo réxime de xestión dos traballadores para a prestación do dito servizo, poderá suspender temporalmente a aplicación de calquera das previsións contidas na presente lei respecto ao dito réxime, establecendo para o efecto as medidas necesarias para manter a regularidade e continuidade precisas para a prestación do servizo portuario de manipulación de mercadorías. Tal suspensión manterase mentres permanezan as circunstancias e condicións que a xustifiquen, con obxecto de garantir unha adecuada ordenación e desenvolvemento da actividade económica no sector afectado.»

31. Engádese unha nova disposición adicional vixésimo cuarta, coa seguinte redacción:

«Disposición adicional vixésimo cuarta. *Autorización extraordinaria de atracada nos portos españois.*

O ministro de Fomento poderá acordar, con carácter imperativo, que se adopten todas as medidas necesarias para garantir a atracada nun porto español específico dun determinado buque ou grupo de buques, cando concorran acreditadas razóns de defensa, orde pública ou calquera outra causa de interese público que así o requira, sen prexuízo das competencias atribuídas ao director xeral da Mariña Mercante, previstas na disposición adicional vixésimo quinta da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante.

A autoridade portuaria ou a Administración autonómica, no caso de portos da súa competencia, afectada pola decisión sinalada no parágrafo anterior será oída, sempre que sexa posible, nas 48 horas previas á adopción do acordo. En todo caso, deberá prestar a colaboración necesaria para a execución da decisión adoptada.»

32. Engádese unha nova disposición adicional vixésimo quinta, coa seguinte redacción:

«Disposición adicional vixésimo quinta. *Recursos contra acordos dos órganos de goberno das autoridades portuarias.*

Os acordos que adopten os órganos de goberno das autoridades portuarias ou omisións deles que sexan contrarios ao previsto no plan de empresa, aprobado conforme o previsto no artigo 36 desta lei, ou que incorran en calquera outra infracción do previsto nesta lei, poderán ser obxecto de recurso ante o ministro de Fomento, no prazo dun mes, computado desde que se teña coñecemento do seu contido. Este recurso rexerese polo establecido no capítulo II do título VII da Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común. Están lexitimados para interpor o citado recurso as comunidades autónomas e Portos do Estado, oídas, de ser o caso, as organizacións empresariais ou sindicais interesadas, que sexan relevantes no ámbito portuario estatal. Nos recursos presentados por Portos do Estado, será preceptivo o informe previo da comunidade autónoma en que estea situada a autoridade portuaria. Así mesmo, precisarase informe de Portos do Estado cando o recurso sexa interposto por unha comunidade autónoma.

Este recurso enténdese sen prexuízo das facultades de revisión de oficio reguladas no capítulo I do título VII da Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común, exercidas de acordo co previsto na disposición adicional décimo sexta da Lei 6/1997, do 14 de abril, de organización e funcionamento da Administración xeral do Estado.»

33. Engádese unha nova disposición adicional vixésimo sexta, coa seguinte redacción:

«Disposición adicional vixésimo sexta. *Especialidade na aplicación do Estatuto básico do emprego público.*

Non será de aplicación ao persoal dos organismos portuarios o disposto no número 2 do artigo 9 da Lei 7/2007, do 12 de abril, do Estatuto básico do emprego público.»

34. Engádesse unha nova disposición adicional vixésimo sétima, coa seguinte redacción:

«Disposición adicional vixésimo sétima. *Contratación mínima de persoal estibador en relación laboral común polas empresas estibadoras.*

O número de traballadores contratados en relación laboral común será o que se determine na licenza do servizo de manipulación de mercadorías que, en todo caso, deberá cubrir, cando menos, unha cuarta parte da actividade total da empresa neste servizo en cómputo interanual, salvo o previsto para estes efectos no número 4 do artigo 141 do título V desta lei.

Nas licenzas do servizo portuario de manipulación de mercadorías establecerase, como causa de extinción, o incumprimento da obrigaón de manter contratados en relación laboral común o número de traballadores que se corresponda coa porcentaxe a que se refire o número anterior.

Igualmente, os acordos do consello de administración da autoridade portuaria sobre o outorgamento de novas licenzas do servizo de manipulación de mercadorías ou as súas prórrogas en que non se dea cumprimento á dita obrigaón serán nulos de pleno dereito.

Os pregos de bases dos concursos para a adxudicación de concesións de dominio público cuxo titular vaia prestar o servizo de manipulación de mercadorías, incluírán, como criterio de adxudicación daquelas, o compromiso do licitador de superar o número mínimo de traballadores que se poderán contratar en relación laboral común establecido no parágrafo primeiro deste número. O incumprimento posterior deste compromiso determinará a caducidade da concesión.

Así mesmo, os pregos condicionarán o outorgamento de prórrogas das sinaladas concesións a ter alcanzado unha determinada porcentaxe de estibadores portuarios en relación laboral común, por encima da porcentaxe establecida no parágrafo primeiro deste número. Regulamentariamente establecerase o prazo máximo das prórrogas que, de ser o caso, se outorguen, en función da porcentaxe de estibadores portuarios en relación laboral común.»

35. Engádesse unha nova disposición adicional vixésimo oitava coa seguinte redacción:

«Disposición adicional vixésimo oitava. *Publicidade das normas de contratación.*

As instrucións reguladoras dos procedementos de contratación de Portos do Estado e as autoridades portuarias, elaboradas ao abeiro do disposto na disposición adicional vixésimo quinta da Lei 30/2007, do 30 de outubro, de contratos do sector público, serán aprobadas polo Ministro de Fomento, logo de informe da Avogacía do Estado, e deberán ser publicadas no Boletín Oficial del Estado.»

36. Engádesse unha nova disposición adicional vixésimo novena coa seguinte redacción:

«Para os efectos de aplicación do réxime económico do sistema portuario previsto nesta lei e, en particular, do establecemento e exixencia das taxas portuarias con respecto ao transporte marítimo de tránsito internacional, as terminais dos portos canarios, ao estaren situados nunha rexión ultraperiférica europea, terán a consideración de plataforma loxística atlántica para Europa, polo que poderán aplicar o máximo de bonificación prevista para este suposto.»

37. A disposición transitoria segunda terá a seguinte redacción:

«A mención realizada no número 2 da disposición transitoria segunda ao artigo 19 terase por feita ao artigo 10.»



38. A disposición transitoria décimo segunda queda redactada da forma seguinte:
- «Disposición transitoria décimo segunda. *Réxime de determinadas empresas exentas do servizo de manipulación de mercadorías.*
- As empresas titulares de concesións de dominio público exentas do servizo de estiba e desestiba ao abeiro do artigo 2.g) do Real decreto lei 2/1986 quedarán excluídas da obrigaón de participar nas sociedades anónimas de xestión de estibadores portuarios, ata o termo do período concesional, sen prexuízo do que se establece no artigo 144 e 145 respecto da capacitación do seu persoal.»
39. Engádesse unha nova disposición transitoria décimo quinta, que terá o seguinte contido:
- «Disposición transitoria décimo quinta. *Réxime transitorio para o outorgamento de bonificacións para incentivar mellores prácticas ambientais.*
- Ata que se aproben as guías de boas prácticas ambientais da operativa de buques nos portos, as autoridades portuarias outorgarán a bonificación prevista no artigo 19.1.a) desta lei, se a empresa navieira que opera o buque dispón unicamente da certificación do cumprimento polo buque dunhas determinadas condicións de respecto ao ambiente, mellorando as exixidas polas normas e convenios internacionais, emitida por unha entidade de certificación acreditada para iso por organismos pertencentes á International Accreditation Forum.»
40. O actual anexo «Asignación de grupos de mercadorías» pasa a ser anexo I, coa mesma denominación, asignándose ao grupo 3 as mercadorías cos seguintes códigos:
- 0302B, 0303A, 0303B, 0304, 0305, 0306 e 0307.
- Ademais, desagreganse os seguintes códigos:
- a) O código 3825 nos dous seguintes:
- 3825 A: Produtos residuais da industria química ou das industrias conexas, non expresados nin comprendidos noutra parte; lodos de depuración; os demais refugallos citados na nota 6 deste capítulo.
- 3825 B: Refugallos e desperdicios municipais, asignándose ao grupo 2 as mercadorías co código 3825 B.
- b) O código 8702 nos dous seguintes:
- 8702 A: Vehículos automóbiles para o transporte de dez persoas ou máis, condutor incluído, excluídos os vehículos eléctricos ou híbridos.
- 8702 B: Vehículos automóbiles eléctricos ou híbridos para o transporte de dez persoas ou máis, asignándose ao grupo 4 as mercadorías co código 8702 B.
- c) O código 8703 nos dous seguintes:
- 8703 A: Coches de turismo e demais vehículos automóbiles proxectados principalmente para o transporte de persoas (excepto os da partida n.º 8702), incluídos os vehículos do tipo familiar e os de carreiras, que non sexan eléctricos ou híbridos.
- 8703 B: Coches de turismo e demais vehículos automóbiles proxectados principalmente para o transporte de persoas (excepto os da partida n.º 8702), incluídos os vehículos do tipo familiar e os de carreiras, que sexan eléctricos ou híbridos, asignándose ao grupo 4 as mercadorías co código 8703 B.
41. O actual anexo «Asignación de grupos de mercadorías» pasa a ser anexo I, coa mesma denominación, e engádesse un anexo II, co seguinte contido:

## «ANEXO II

**Glosario de definicións para efectos desta lei**

1.<sup>a</sup> Arqueo bruto (GT): é o que como tal figura no Certificado Internacional de Arqueo de Buques (Convenio Internacional de Londres de 1969).

2.<sup>a</sup> Eslora total: en buques e embarcacións, é a distancia medida paralelamente á liña de flotación entre dous planos perpendiculares ao plano central do buque ou embarcación, situados un na parte máis a proa e o outro na parte máis a popa. No resto de artefactos flotantes, é a distancia medida paralelamente á liña de flotación entre dous planos perpendiculares ao plano central do artefacto, situados nos puntos do citado artefacto máis afastados entre si. A eslora total exclúe todas as partes móbiles que se poidan desmontar de forma non destrutiva sen afectar a identidade estrutural da embarcación.

3.<sup>a</sup> Manga: en buques e embarcacións, é a distancia medida paralelamente á liña de flotación entre dous planos perpendiculares ao plano central do buque ou embarcación situados un na parte máis a estribor e o outro na parte máis a babor. No resto de artefactos flotantes, é a distancia medida paralelamente á liña de flotación entre dous planos perpendiculares ao plano central do artefacto e paralelos á eslora, situados nos puntos do citado artefacto máis afastados entre si.

4.<sup>a</sup> Saída marítima de mercadorías: operación de intercambio do modo terrestre ao marítimo que consiste na entrada das mercadorías á zona de servizo do porto por vía terrestre, o embarque destas ou os seus produtos derivados nun buque ou medio flotante e a súa saída por vía marítima.

5.<sup>a</sup> Entrada marítima de mercadorías: operación de intercambio do modo marítimo ao terrestre que consiste na entrada das mercadorías á zona de servizo do porto por vía marítima, o seu desembarque desde un buque ou medio flotante a terra ou a un medio de transporte terrestre e saída destas ou os seus produtos derivados por vía terrestre.

6.<sup>a</sup> Transbordo de mercadorías: operación de transferencia directa de mercadorías dun buque a outro, sen depositarse nos peiraos e con presenza simultánea de ambos os buques durante a operación.

7.<sup>a</sup> Tránsito marítimo: operación de transferencia de mercadorías ou elementos de transporte no modo marítimo en que estas son descargadas dun buque ao peirao, e posteriormente volven ser cargadas noutro buque, ou no mesmo en distinta escala, sen ter saído da zona de servizo do porto.

8.<sup>a</sup> Tránsito terrestre: operación de transferencia de mercadorías ou elementos de transporte no modo terrestre, en que a súa entrada e saída da zona de servizo do porto é por vía terrestre.

9.<sup>a</sup> Pasaxeiro de cruceiro turístico en embarque ou desembarque: son os pasaxeiros dun buque cualificado e autorizado para operar como cruceiro turístico que inician ou finalizan a súa viaxe nese porto.

10.<sup>a</sup> Pasaxeiro de cruceiro turístico en tránsito nun porto: son os pasaxeiros dun buque cualificado e autorizado para operar como cruceiro que inician e finalizan a súa viaxe noutro porto.

11.<sup>a</sup> Terminal marítima de mercadorías: instalación destinada a realizar a transferencia de mercadorías entre os modos marítimo e terrestre, ou o tránsito e transbordo marítimos, que pode incluír superficies anexas para o depósito ou almacenamento temporal das mercadorías e os elementos de transporte, así como para a súa ordenación e control.

12.<sup>a</sup> Porto base de cruceiros: porto no que, para unha escala determinada, se cumpra algunha das seguintes condicións:

a) Que na escala inician ou finalicen o cruceiro polo menos un 50 por 100 do total de pasaxeiros desa escala.

b) Que na escala do cruceiro, o total de pasaxeiros que inician ou finalicen a súa viaxe non sexa inferior a 250.

Enténdese que inician ou finalizan o cruceiro aqueles pasaxeiros que non sexan declarados en réxime de cruceiro turístico en tránsito.

13.<sup>a</sup> Compañía de cruceiros: empresa navieira ou conxunto de empresas navieiras, do mesmo grupo empresarial, dedicadas á explotación de buques de pasaxeiros tipo cruceiro turístico.

14.<sup>a</sup> Estación ou terminal marítima de pasaxeiros: instalación destinada a facilitar o acceso dos pasaxeiros e as súas equipaxes, e de vehículos en réxime de pasaxe, desde terra aos buques e desde estes a terra, que pode incluír superficies anexas para o depósito ou almacenamento temporal dos vehículos en réxime de pasaxe, así como edificios para o control e ordenación de pasaxeiros, vehículos e equipaxes e a prestación de servizos auxiliares.

15.<sup>a</sup> Pasaxeiro: persoa que viaxe a bordo dun buque, que non teña a condición de tripulante, incluídos os condutores de elementos de transporte suxeitos á taxa da mercadoría.

16.<sup>a</sup> Estación ou terminal marítima de pasaxeiros dedicadas a uso particular: aquela outorgada en concesión ou autorización, non aberta ao tráfico comercial xeral, na que se presten servizos á pasaxe transportada en buques explotados exclusivamente polas empresas navieiras do titular ou do seu grupo empresarial autorizadas no dito título.

17.<sup>a</sup> Terminal de mercadorías dedicada a uso particular: aquela outorgada en concesión ou autorización, non aberta ao tráfico comercial xeral, na que se manipulen mercadorías propiedade do titular daquela ou dos seus accionistas ou partícipes, así como do grupo de empresas a que pertenza, ou se operen buques explotados exclusivamente polas empresas navieiras do titular ou do seu grupo empresarial autorizadas no título de concesión. Así mesmo, é aquela outorgada en concesión ou autorización ao titular dunha planta de transformación ou instalación industrial ou a unha empresa do seu mesmo grupo empresarial, non aberta ao tráfico comercial xeral, na que se manipulen mercadorías directa e exclusivamente vinculadas coa referida planta ou instalación de proceso industrial e estea expresamente identificada no título de concesión.

18.<sup>a</sup> Empresa estibadora: aquela que é titular dunha licenza de prestación do servizo portuario de manipulación de mercadorías.

19.<sup>a</sup> Grupo empresarial: entenderase aplicable este concepto nos supostos a que se refire o artigo 42.1 do Código de comercio e o artigo 87 do Real decreto lexislativo 1564/1989, do 22 de decembro, polo que se aproba o texto refundido da Lei de sociedades anónimas.

20.<sup>a</sup> Servizo marítimo: o que se presta a un determinado tipo de tráfico nun porto, cando o buque ou conxunto de buques da mesma compañía navieira ou de cruceiros unen o dito porto con outros determinados, transportando un mesmo tipo e natureza de mercadorías ou un determinado tipo de pasaxe, elemento de transporte ou unidade de carga.

21.<sup>a</sup> Servizo marítimo regular: o que se presta a un determinado tipo de tráfico nun porto, cando o buque ou conxunto de buques da mesma compañía navieira ou de cruceiros (ou ben un conxunto de buques de distintas compañías navieiras con acordos de explotación compartida) unen o dito porto con outros determinados, transportando un mesmo tipo e natureza de mercadorías ou un determinado tipo de pasaxe, elemento de transporte ou unidade de carga, e ademais se oferta de forma xeral e con publicidade aos posibles usuarios, se presta en condicións de regularidade, con orixes, destinos e datas preestablecidos e cunha frecuencia de, cando menos, 24 escalas ao ano no porto correspondente.

22.<sup>a</sup> Servizo marítimo de autoestradas do mar: aquel servizo marítimo regular, de alta frecuencia e regularidade, destinado a atender preferentemente tráfico de mercadorías transportadas en elementos de transporte aptos para a súa circulación por estrada, que conecte os portos españois con portos doutros países da Unión Europea. Ademais, deberán formar parte integrante das autoestradas do mar da

Rede Transeuropea de Transporte, de conformidade co establecido na Decisión núm. 884/2004/CE do Parlamento Europeo e do Consello do 29 de abril de 2004, pola que se modifica a Decisión núm. 1692/96/CE sobre as orientacións comunitarias para o desenvolvemento da rede transeuropea do transporte e co Regulamento (CE) núm. 807/2004, ou das accións correspondentes de autoestradas do mar do programa Marco Polo, conforme o Regulamento (CE) 923/2009 do Parlamento Europeo e do Consello, do 16 de setembro de 2009, que modifica o Regulamento (CE) 1692/2006, polo que se establece o segundo programa Marco Polo.

23.<sup>a</sup> Referencial do servizo: documento normativo que contén as características técnicas certificables do servizo e o plan para verificar o cumprimento delas.

24.<sup>a</sup> Referencial específico do servizo: referencial adaptado ao esquema ou estrutura de operacións e servizos propios dun determinado porto.

25.<sup>a</sup> Excursións marítimas: aqueles servizos marítimos de pasaxeiros asociados coa realización de viaxes turísticas en buques ou embarcacións que parten dun porto e, despois de seguiren un itinerario, volven ao porto de partida nun período de duración non maior de 12 horas, podendo realizar fondeos e escalas intermedias noutro porto pero debendo realizar o itinerario completo todos os pasaxeiros.

26.<sup>a</sup> Gran reparación: para os efectos desta lei, entenderase por gran reparación a definida no número 33 do artigo 2 do Real decreto 1837/2000, do 10 de novembro, polo que se aproba o Regulamento de inspección e certificación de buques civís.

27.<sup>a</sup> Transporte marítimo de curta distancia (TMCD): aquel servizo marítimo para tráfico de mercadorías e/ou pasaxeiros que se realiza mediante buques cuxa ruta marítima discorre exclusivamente en Europa entre portos situados xeograficamente en Europa ou entre os ditos portos e portos situados en países non europeos ribeiregos dos mares cerrados que rodean Europa, incluíndo as súas illas ou territorios de soberanía non continentais. Este concepto esténdese tamén ao transporte marítimo entre os Estados membros da Unión Europea e Noruega e Islandia e outros Estados do mar Báltico, o mar Negro e o mar Mediterráneo.»

**Artigo cuarto.** *Adición do título V á Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos nos portos de interese xeral.*

## «TÍTULO V

### **Réxime de xestión dos traballadores para a prestación do servizo portuario de manipulación de mercadorías**

#### CAPÍTULO I

##### **Das sociedades de xestión da posta á disposición de traballadores**

Artigo 133. *Modelo de xestión da posta á disposición de traballadores portuarios.*

1. Nos portos de interese xeral poderá constituírse, sen prexuízo da obrigación de conversión das sociedades estatais de estiba e as agrupacións portuarias de interese económico existentes no momento da entrada en vigor desta lei, unha sociedade anónima mercantil privada que terá por obxecto social a xestión da posta á disposición dos seus accionistas dos traballadores, por ela contratados, que estes demanden para o desenvolvemento das actividades e tarefas do servizo portuario de manipulación de mercadorías que non poidan realizarse con persoal propio do seu cadro de persoal, como consecuencia da irregularidade da man de obra necesaria para a realización das actividades incluídas no dito servizo portuario. Ademais, poderá pór á disposición dos accionistas traballadores para desenvolver

actividades comerciais suxeitas a autorización na zona de servizo dos portos, sempre que os ditos socios estean debidamente autorizados para realizalas. Igualmente será obxecto destas sociedades a formación continua dos traballadores que garanta a profesionalidade no desenvolvemento das actividades que integran o servizo de manipulación de mercadorías.

Tamén incluírá no seu obxecto social a posta á disposición de traballadores ás empresas que estean autorizadas para a realización de actividades comerciais que non teñen a consideración de servizo portuario de manipulación de mercadorías de acordo co previsto no artigo 79.3.c) desta lei.

2. A devandita sociedade rexerá polo disposto nesta lei e supletoriamente polo Real decreto lexislativo 1564/1989, do 22 de decembro, polo que se aproba o texto refundido da Lei de sociedades anónimas e, de ser o caso, pola lexislación que o modifique ou substitúa.

3. A denominación de cada sociedade será a que se estableza nos seus estatutos, debendo figurar nela a expresión «sociedade anónima de xestión de estibadores portuarios» ou as siglas SAXEP, que serán exclusivas desta clase de sociedades.

#### Artigo 134. *Capital social e a súa distribución.*

1. Todas as empresas que desexen prestar o servizo portuario de manipulación de mercadorías e obteñan a correspondente licenza deberán, de ser o caso, integrarse como partícipes no capital da sociedade anónima de xestión de estibadores portuarios. Exceptúanse desta exixencias as empresas con licenza para autoprestación.

O titular dunha licenza do servizo portuario de manipulación de mercadorías que quede exento de participar como accionista na SAXEP de acordo co suposto anterior deberá:

Contratar en réxime laboral común un número de traballadores da SAXEP que se corresponda ás xornadas traballadas no último ano para o dito titular nas actividades do servizo portuario de manipulación de mercadorías. As ofertas de traballo consideradas adecuadas de acordo co previsto no artigo 142.3 que sexan rexeitadas polos traballadores computaranse como válidas para estes efectos.

No caso de que o solicitante dunha licenza de autoprestación non forme parte da SAXEP ou, de ser o caso, da APIE ou SEED correspondente, previamente á dita solicitude deberá, en primeiro lugar, ofertar a contratación en réxime común dos traballadores necesarios para o desenvolvemento das actividades e tarefas do dito servizo a través de ofertas nominativas ou innominadas aos traballadores da dita sociedade. As ofertas de traballo consideradas adecuadas de acordo co previsto no artigo 142.3 que sexan rexeitadas polos traballadores computaranse como válidas para estes efectos.

2. O capital social inicial da SAXEP fixarase nos estatutos da sociedade que se aproben no momento da súa constitución, distribuíndose entre os titulares de licenzas de prestación do servizo portuario de manipulación de mercadorías en vigor nese momento no porto, que non estean exentos de participación na citada sociedade mercantil de acordo co disposto no número I deste artigo, de acordo cos seguintes criterios:

1.º O 50 por cento do capital distribuirase proporcionalmente entre o número de titulares de licenzas de prestación do servizo de manipulación de mercadorías.

2.º O restante 50 por cento distribuirase entre os ditos titulares en función do grao de utilización temporal do cadro de persoal, medido en volume de facturación.

3. A distribución do capital social revisarase nos prazos e termos que establezan os estatutos da sociedade, co obxecto de reaxustar periodicamente a composición accionarial aos anteriores criterios. En calquera caso, revisarase automaticamente cando se deba producir o ingreso ou separación dun accionista de acordo co previsto

nesta lei. No caso de incorporación de novos accionistas, o segundo criterio aplicarase considerando as estimacións razoables dos novos accionistas sobre as súas necesidades de traballadores da sociedade durante o primeiro ano de pertenza a ela.

Neses casos, a nova participación dos accionistas no capital da sociedade será fixada polo consello de administración da SAXEP nun prazo máximo de 15 días desde que a autoridade portuaria comunique á sociedade a obtención da correspondente licenza ou a perda desta ou certifique que o seu titular está suxeito a algunha das causas de exención de participación na SAXEP ou que deixa de o estar. De o consello de administración da sociedade non adoptar ningún acordo no citado prazo, a persoa física ou xurídica con dereito e deber de ser membro da SAXEP, ademais dos dereitos que legalmente lle correspondan, poderá solicitar e obter a posta á disposición de traballadores que necesite.

4. Os reaxustes na composición accionarial comportarán para os accionistas o dereito á liquidación e a obrigación de adquisición das participacións sociais que correspondan como consecuencia do reaxuste efectuado.

5. En ningún caso poderán ser accionistas da SAXEP os que non teñan en vigor unha licenza de prestación do servizo portuario de manipulación de mercadorías, nin separarse da sociedade ningún titular dunha licenza de prestación do servizo portuario de manipulación de mercadorías, salvo as exencións previstas no número 1 deste artigo.

6. A SAXEP non poderá posuír, directa ou indirectamente, participación en ningún tipo de sociedade.

#### Artigo 135. *Órgano de goberno.*

A sociedade anónima de xestión de estibadores portuarios rexerese por un consello de administración. Os estatutos da sociedade determinarán a composición do dito órgano. Os citados estatutos recollerán que un representante designado pola autoridade portuaria en que a SAXEP desenvolva a súa actividade forme parte do consello de administración en calidade de conselleiro independente.

#### Artigo 136. *Impugnación de acordos.*

1. Poderán ser impugnados os acordos da xunta xeral de accionistas ou do órgano de goberno da SAXEP que sexan contrarios á lei, atenten contra a libre competencia, se opoñan aos estatutos ou lesionen en beneficio de un ou varios accionistas, ou de terceiros, os intereses da sociedade.

2. Serán nulos os acordos contrarios á lei. Os demais acordos serán anulables. A acción de impugnación dos acordos nulos ou anulables deberá exercitarse dentro do prazo de caducidade fixado na Lei de sociedades anónimas.

3. Estarán lexitimados para a impugnación dos acordos nulos ou anulables todos os accionistas, os membros do seu órgano de goberno, a autoridade portuaria en que a SAXEP exerza a súa actividade e calquera terceiro que acredite interese lexítimo.

4. Os acordos que resulten gravemente danosos para o interese xeral do porto ou para os usuarios deste, que lesionen algún accionista ou que prexudiquen a libre competencia entre os prestadores do servizo portuario de manipulación de mercadorías, a xuízo da autoridade portuaria, poderán ser suspendidos preventivamente polo seu presidente, por iniciativa deste, do membro do consello de administración en representación da autoridade portuaria ou por instancias dun accionista, debendo proceder, no prazo máximo de 20 días contado desde a adopción de tal medida, á impugnación do acordo suspendido, con expresa solicitude de ratificación da medida cautelar adoptada. De non se proceder á impugnación do acordo no prazo sinalado, o acordo de suspensión quedará sen efecto. O acordo de suspensión producirá efectos desde a data en que se adopte e ata que o órgano xurisdiccional civil se pronuncie sobre a procedencia da medida cautelar adoptada.

Caso de non se proceder á impugnación no prazo sinalado, o acordo de suspensión quedará igualmente sen efectos. Para a impugnación dos acordos sociais seguiranse os trámites previstos na Lei de axuizamento civil.

Artigo 137. *Réxime económico.*

1. O importe total das facturas que deberán aboar os accionistas á SAXEP pola utilización dos traballadores contratados por esta última deberá ser o suficiente para manter o equilibrio económico da sociedade.

2. O prezo unitario dos servizos de posta á disposición de traballadores será fixado polo órgano de goberno da sociedade de forma que se cumpra o obxectivo de equilibrio orzamentario anual.

3. No caso de que algún dos accionistas non fixer fronte ao pagamento das facturas que lle correspondan no prazo sinalado ao respecto polo órgano de goberno, este poderá:

1.º Reclamar por vía ordinaria o cumprimento desta obrigaición, con aboamento do xuro legal e dos danos e perdas causados por morosidade.

2.º Suspende a posta á disposición do accionista moroso de traballadores da SAXEP e a posibilidade de incorporar ao seu cadro de persoal traballadores en relación laboral común ata que estea ao día nas facturas emitidas máis os xuros e gastos devengados. Isto non habilitará o accionista moroso para poder realizar as actividades do servizo portuario de manipulación de mercadorías con calquera outro persoal que sexa alleo ao propio cadro de persoal do socio moroso apto para a prestación do servizo de manipulación de mercadorías nos termos indicados no artigo 144 desta lei.

3.º En caso de incumprimento reiterado poderá, ademais, solicitar da autoridade portuaria a extinción da licenza de prestación do servizo portuario de manipulación de mercadorías por incumprimento do titular das súas obrigacións coa SAXEP.

Artigo 138. *Garantías.*

Os accionistas da SAXEP responderán da totalidade dos pasivos e obrigacións da sociedade, persoal e mancomunadamente entre si, en proporción á súa participación no capital social.

Artigo 139. *Obrigaición de achega de información.*

A SAXEP deberá facilitar á autoridade portuaria do porto en que exerza a súa actividade a información que esta precise para o cumprimento dos seus fins e que lle sexa requirida para o efecto e, en particular, a evolución do persoal contratado en relación laboral especial, a relación de traballadores postos á disposición, os contratos en relación laboral común realizados polos titulares das licenzas con persoal da SAXEP, as ofertas nominadas ou innominadas realizadas polos titulares de licenzas a traballadores da SAXEP e os seus resultados, así como calquera outra petición solicitada polo Observatorio Permanente do Mercado dos Servizos Portuarios.

## CAPÍTULO II

### **Do réxime laboral aplicable aos traballadores do servizo portuario de manipulación de mercadorías**

Artigo 140. *Tipos de relacións laborais.*

1. A relación laboral dos traballadores que desenvolven a súa actividade no servizo portuario de manipulación de mercadorías poderá establecerse tanto coas sociedades anónimas de xestión dos estibadores portuarios (SAXEP), en relación

laboral especial recollida no artigo 2.1.h) do texto refundido da Lei do Estatuto dos traballadores (Real decreto legislativo 1/1995, do 24 de marzo), como directamente coas empresas titulares de licenzas do servizo portuario de manipulación de mercadorías, en relación laboral común.

2. Quedan fóra do ámbito desta relación especial as relacións laborais establecidas entre a SAXEP e o persoal contratado por elas para realizar actividades que non integren o contido do servizo portuario de manipulación de mercadorías.

#### Artigo 141. *Réxime laboral común.*

1. Os titulares de licenzas do servizo portuario de manipulación de mercadorías pertencentes á SAXEP que desexen contratar traballadores en réxime laboral común para o desenvolvemento das actividades e tarefas do servizo portuario de manipulación de mercadorías, deberán realizalo prioritariamente a través de ofertas nominativas ou innominadas aos traballadores da SAXEP. De non existir na SAXEP o persoal portuario adecuado ou en número suficiente ou de que, en caso de existir, se rexeiten as ofertas recibidas, as contratacións necesarias poderán ser realizadas libremente polas empresas prestameiras do servizo entre traballadores coa cualificación exixida no capítulo III deste título.

2. Cando un traballador procedente da SAXEP estableza un contrato co titular dunha licenza do servizo portuario de manipulación de mercadorías en relación laboral común, incluídos os titulares de licenza exentos de participar como accionistas na SAXEP, a relación laboral coa SAXEP quedará suspendida, e o traballador terá a opción de retomar esta relación especial de orixe se se extingue a relación laboral común. A opción de retomar a relación laboral especial non existirá nos supostos de extinción da relación laboral común por dimisión do traballador, por despedimento disciplinario declarado procedente ou por mutuo acordo entre o traballador e o empresario.

Nos supostos en que a relación laboral común establecida cunha empresa estibadora o sexa baixo a modalidade de contrato a tempo parcial non se producirá a suspensión regulada no parágrafo anterior, e continuará producindo efectos a relación laboral especial, que quedará novada na modalidade de contrato a tempo parcial.

3. Serán nulos os pactos que prohiban ou teñan como consecuencia impedir a formalización dun contrato de traballo en relación laboral común entre un traballador e un titular do servizo portuario de manipulación de mercadorías.

4. O número mínimo de traballadores en réxime laboral común que deben ter contratados as empresas titulares dunha licenza para o servizo portuario de manipulación de mercadorías quedará determinado na correspondente licenza, de acordo co previsto ao respecto nos pregos reguladores do servizo. En todo caso, deberá cubrir, cando menos, o 25% da actividade da empresa, en cómputo interanual, no ámbito deste servizo. Non obstante o anterior, a autoridade portuaria poderá incluír nos pregos reguladores do servizo, contando co previo informe de Portos do Estado, causas regradas obxectivas de excepción total ou parcial deste requisito en razón das características, frecuencia e estacionalidade dos tráfico que opere a empresa, ou, de ser o caso, resolver a petición da empresa ou da SAXEP, que poderá ser formulada en calquera momento, a excepción total ou parcial por razóns de interese da competitividade do porto.

5. O número mínimo de traballadores en réxime laboral común poderá ser cumprido sen suspender a relación laboral especial mediante a adscrición ás empresas usuarias de traballadores por tempo superior a unha quenda laboral.

#### Artigo 142. *Réxime laboral especial.*

1. A contratación de traballadores pola SAXEP en réxime laboral especial será acordada polo seu órgano de goberno de acordo cos seus estatutos. O contrato de traballo no ámbito da relación laboral especial só se poderá concertar por tempo indefinido.



2. A asignación dos traballadores en réxime laboral especial que demanden as empresas accionistas realizarase mediante o sistema de rotación.

3. A relación laboral especial extinguirase, ademais de polas causas previstas no artigo 49 do texto refundido do Estatuto dos traballadores, aprobado polo Real decreto legislativo 1/1995, do 24 de marzo, por vontade da SAXEP cando o traballador rexeitase reiteradas ofertas de emprego adecuadas á súa categoría profesional provenientes de empresas titulares dunha licenza do servizo portuario de manipulación de mercadorías que desexasen establecer con el unha relación laboral común. Para considerar como adecuada unha oferta de emprego, esta deberá garantir uns ingresos en cómputo anual e en condicións homoxéneas, polo menos iguais aos que o traballador percibiría de seguir vinculado á SAXEP. Considerarase que o rexeitamento da oferta é reiterado cando se produza tendo transcorrido menos de dous anos desde o rexeitamento anterior.

4. Cando por calquera causa, incluíndo non haber traballadores dispoñibles no momento en que un buque estea listo para recibir o servizo, a SAXEP non poida proporcionar os traballadores demandados polos accionistas para a súa posta á disposición temporal destes e non concorran as condicións previstas nos seus estatutos para incrementar o número de traballadores contratados pola SAXEP, as empresas usuarias poderán contratar directamente, sen que exceda dunha quenda de traballo, os traballadores que reúnan a cualificación exixida nesta lei.

5. Os titulares de licenzas do servizo de manipulación de mercadorías que estean exentos da súa participación na SAXEP conforme o previsto nesta lei deberán, en primeiro lugar, solicitar a posta á disposición temporal de traballadores da SAXEP nos casos en que o persoal fixo da empresa non poida atender a carga puntual de traballo. O custo da posta á disposición dos traballadores non será superior ao establecido na SAXEP para a actividade equivalente. No caso de que a SAXEP non estiver en condicións de pór á disposición o persoal solicitado, poderase contratar libremente sen que exceda dunha quenda de traballo.

6. Corresponde á SAXEP o cumprimento das obrigacións salariais e de seguridade social en relación cos traballadores por ela contratados que estean en relación laboral especial.

7. De conformidade co establecido na Lei 31/1995, do 8 de novembro, de prevención de riscos laborais, a empresa usuaria será responsable de garantir a efectividade do dereito dos traballadores á protección en materia de seguridade e saúde laboral no traballo, así como da recarga de prestacións de seguridade social que prevexa a lexislación vixente en caso de accidente de traballo ou enfermidade profesional que teña lugar no seu centro de traballo durante o período de posta á disposición do traballador e traian a súa causa de falta de medidas de seguridade e hixiene, exercendo todas as demais responsabilidades que se atribúen ás relacións de traballo temporais, de duración determinada, no artigo 28 da Lei 31/1995. Igualmente corresponderá á empresa usuaria o cumprimento da normativa legal ou convencional referida a tempos de traballo e mobilidade funcional, e será responsable polos incumprimentos ou infraccións da normativa de aplicación, derivada das súas accións ou omisións, podendo, en tales casos, formularse contra ela as accións administrativas ou xurisdicionais correspondentes, nos mesmos termos previstos na normativa laboral común respecto dos empresarios.

8. Cando os traballadores en relación especial desenvolvan tarefas no ámbito da empresa usuaria, a SAXEP conservará o carácter de empresario respecto a eles. Non obstante, as facultades de dirección e control da actividade laboral serán exercidas pola empresa usuaria durante o tempo de prestación de servizos no seu ámbito. En tales supostos, e sen prexuízo do exercicio pola SAXEP da facultade disciplinaria establecida atribuída polo artigo 85 do Estatuto dos traballadores, cando a empresa usuaria considere que por parte do traballador se produciu un incumprimento contractual, porao en coñecemento da SAXEP a fin de que esta adopte as medidas sancionadoras correspondentes. A empresa usuaria poderá,

ademais, efectuar unha concreta proposta de sanción, que terá carácter vinculante.

Artigo 143. *Formación continua.*

A SAXEP estará obrigada a destinar anualmente, como mínimo, o 1 por cento da súa masa salarial á formación continua dos seus traballadores para garantir a súa profesionalidade.

### CAPÍTULO III

#### **Dos requisitos de capacitación dos traballadores que realicen actividades do servizo portuario de manipulación de mercadorías**

Artigo 144. *Cualificación exigida.*

1. As actividades incluídas no servizo de manipulación de mercadorías deberán ser realizadas por traballadores que contén con algunha das titulacións de formación profesional de grao medio ou superior que se determine por orde do Ministerio de Fomento, que será ditada no prazo de seis meses desde a entrada en vigor desta lei, logo de audiencia das organizacións sindicais e empresariais máis representativas e representativas deste sector e oídas as autoridades portuarias e os ministerios competentes en educación e traballo.

2. Portos do Estado aprobará, no prazo dun ano desde a entrada en vigor desta lei, logo de audiencia das organizacións empresariais e sindicais máis representativas e representativas no sector e de ámbito nacional, a regulación do contido mínimo das probas de aptitude psicofísica que deberán superar os que desexen prestar os seus servizos no desenvolvemento das actividades que integran o servizo de manipulación de mercadorías.

Artigo 145. *Excepcións á exigencia de titulación.*

1. Estará exento da exigencia dos requisitos de titulación a que se refire o artigo 144 desta lei o persoal do buque que realice a bordo actividades incluídas no servizo portuario de manipulación de mercadorías nas situacións e condicións permitidas por esta lei, sen prexuízo das cualificacións exigidas pola Administración marítima para o persoal embarcado.

2. Tampouco serán exhibibles os requisitos de titulación aos traballadores que se encontren nos seguintes supostos no momento da entrada en vigor da orde ministerial de exigencia de titulacións prevista no artigo 144:

a) Os estibadores portuarios que teñan ou tivesen un contrato de traballo coas sociedades estatais de estiba e desestiba ou coas agrupacións portuarias de interese económico, incluíndo os que teñan suspendida a relación laboral especial e presten servizos en réxime de relación laboral común en empresas titulares de licenzas de prestación do servizo portuario de manipulación de mercadorías.

b) Os estibadores a que se refería a disposición transitoria segunda 2, terceiro parágrafo, do Real decreto lei 2/1986, que teñan recoñecida esta situación.

c) Os traballadores que dispoñan dun certificado de profesionalidade de acordo co establecido na disposición adicional sétima da Lei 10/1994.

d) Os que veñan prestando servizos en tarefas de carga, estiba, desestiba, descarga e transbordo de mercadorías que estivesen excluídas do servizo ao abeiro do artigo 2 g) do Real decreto lei 2/1986.

e) Os que poidan acreditar a posesión de carné de conducir clase C1 e a realización de máis de 100 xornadas de traballo en tarefas de carga, estiba, desestiba, descarga e transbordo de mercadorías, entrega e recepción, depósito, remoción e traslado no último ano natural anterior á primeira convocatoria de probas de aptitude en cada autoridade portuaria para o ingreso na SAXEP tras a entrada en vigor desta lei.

## CAPÍTULO IV

**Da transformación das agrupacións portuarias de interese económico e da adaptación das sociedades estatais de estiba e desestiba***Artigo 146. Transformación das agrupacións portuarias de interese económico.*

1. No prazo máximo de seis meses desde a entrada en vigor desta lei, as asembleas de socios das agrupacións portuarias de interese económico constituídas de conformidade coa Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos nos portos de interese xeral, deberán acordar necesariamente a transformación da agrupación nunha sociedade anónima de xestión dos estibadores portuarios (SAXEP) das reguladas no capítulo 1 deste título.

2. A transformación rexerase polo disposto nesta lei e, no non previsto nela, pola Lei 3/2009, do 3 de abril, sobre modificacións estruturais das sociedades mercantís.

3. A transformación non cambiará a personalidade xurídica da sociedade, que continuará subsistindo baixo a nova forma, mantendo as súas relacións xurídicas e subrogándose nos seus dereitos e obrigacións.

*Artigo 147. Adaptación das sociedades estatais de estiba e desestiba.*

1. No prazo de seis meses desde a entrada en vigor desta lei, as xuntas xerais de accionistas das sociedades estatais de estiba e desestiba que aínda non se transformasen en agrupacións portuarias de interese económico, de acordo co previsto na Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos nos portos de interese xeral, deberán acordar necesariamente a súa adaptación ás sociedades anónimas de xestión dos estibadores portuarios (SAXEP) das reguladas no capítulo I deste título.

2. A adaptación rexerase polo disposto nesta lei, e no non previsto nela polo disposto no capítulo VI do Real decreto lexislativo 1564/1989, do 22 de decembro, polo que se aproba o texto refundido da Lei de sociedades anónimas, considerando a adaptación como un proceso de modificación dos estatutos.

3. A autoridade portuaria e o resto de accionistas que non teñan a obrigación de pertencer á SAXEP separaranse da sociedade no prazo máximo dun mes contado desde a publicación do acordo de adaptación no «Boletín Oficial del Registro Mercantil», tendo dereito ao reembolso do valor real da súa participación na forma prevista para estes efectos no artigo 147 da Lei de sociedades anónimas para os casos de substitución do obxecto social.

4. No caso de que o informe do auditor de contas que determine o valor real das accións da sociedade estatal estableza que o patrimonio neto da sociedade é negativo, o acordo de adaptación deberá incluír a realización previa de achegas suficientes para transformar o patrimonio neto negativo en positivo, así como o restablecemento do equilibrio entre o capital social e o patrimonio neto da sociedade.

*Artigo 148. Dereitos dos traballadores.*

1. Os traballadores que no momento de tomar o acordo de transformación ou adaptación pertencen, respectivamente, aos cadros de persoal das agrupacións portuarias de interese económico ou ás sociedades estatais de estiba e desestiba, continuarán integrados, cos mesmos dereitos e obrigacións anteriores á transformación ou adaptación, nos cadros de persoal das correspondentes sociedades anónimas de xestión dos estibadores portuarios. Así mesmo, os traballadores provenientes das agrupacións ou das sociedades estatais de estiba e desestiba, contratados en relación laboral común polos titulares de licenzas do servizo de manipulación de mercadorías, manterán os seus dereitos de retomar a relación laboral especial na SAXEP.

2. Se no prazo de dous anos desde a adaptación da sociedade estatal de estiba e desestiba a SAXEP o empresario der lugar á extinción do contrato de traballo do persoal non estibador que viña prestando servizos cunha antigüidade mínima dun ano na mencionada sociedade estatal no momento da entrada en vigor desta lei, o traballador afectado terá dereito a percibir a indemnización legal que lle corresponda ou, á súa opción, a ingresar como persoal laboral na autoridade portuaria no ámbito da cal opere a sociedade estatal, nas condicións existentes na autoridade portuaria, que deberán ser acordos coa súa cualificación profesional e co recoñecemento da antigüidade que teña acreditada. O traballador non poderá exercer este dereito de opción cando a extinción unilateral do contrato de traballo for por despedimento disciplinario declarado procedente ou polas causas obxectivas previstas nas alíneas a), b) ou d) do artigo 52 do Estatuto dos traballadores.

## CAPÍTULO V

### Da utilización dos servizos da SAXEP polas empresas autorizadas á realización de actividades comerciais do artigo 79.3.c) desta lei

#### Artigo 149. *Solicitud de oferta á SAXEP.*

As empresas que estean autorizadas para a realización de actividades comerciais que non teñen a consideración de servizo portuario de manipulación de mercadorías de acordo co previsto no artigo 79.3 c) desta lei, deberán atender as súas necesidades de persoal para estes servizos mediante a utilización de persoal da SAXEP sempre e cando a súa oferta sexa igual ou máis vantaxosa en termos de calidade e custo no sector da estiba.»

#### **Disposición adicional primeira.** *Mencións.*

1. As mencións que na Lei 27/1992, do 24 de novembro, e na Lei 48/2003, do 26 de novembro, se fan a «taxa por ocupación privativa do dominio público portuario», «taxa por aproveitamento especial do dominio público no exercicio de actividades industriais, comerciais e de servizos», «taxas por utilización especial das instalacións portuarias», «servizos portuarios básicos», «activo fixo neto», «usos non portuarios», e «plan de utilización de espazos portuarios», entenderanse feitas a «taxa de ocupación», «taxa de actividade», «taxa de utilización», «servizos portuarios», «activo non corrente neto», «actividades realizadas no ámbito da interacción porto-cidade» e «delimitación de espazos e usos portuarios», respectivamente.

No ámbito da prestación de servizos portuarios, as mencións que na Lei 27/1992, do 24 de novembro, se fan a «contrato» deben entenderse feitas a «licenza».

2. As referencias que se fagan no ordenamento xurídico ás sociedades estatais de estiba e desestiba e ás agrupacións portuarias de interese económico entenderanse feitas á SAXEP.

Así mesmo, a regulación da relación laboral especial a que se refire o artigo 2.1 h) do Real decreto lexislativo 1/1995, do 24 de marzo, polo que se aproba o texto refundido da Lei do Estatuto dos traballadores, é a contida no artigo 142 desta lei.

#### **Disposición adicional segunda.** *Financiamento e asistencia.*

1. Os organismos públicos portuarios poderán voluntariamente prestarse asistencia entre si, pondo uns os seus excedentes de tesouraría á disposición doutros que os necesiten. Portos do Estado deberá fixar en cada caso o xuro dos préstamos de acordo coas condicións do mercado, e deberá autorizar singularmente e con carácter previo cada operación, a fin de que non supoña beneficio económico ou transferencia de crédito sen contraprestación, nin implique calquera outra medida que dificulte ou distorsione a libre competencia entre os portos de interese xeral. Estas operacións formalizaranse mediante un convenio de préstamo financeiro, que deberá ser aprobado previamente por Portos do Estado.

2. Excepcionalmente, cando concorran circunstancias extraordinarias que imposibiliten, dificulten ou non aconsellen que unha autoridade portuaria poida cubrir necesidades financeiras, debidas a causas sobrevidas ou a disfuncionalidades derivadas da xestión, acudindo cos seus propios medios ao mercado de capitais, Portos do Estado, por iniciativa propia, poderá intervir, mediante calquera medio, no financiamento dunha autoridade portuaria. A resolución debera ser adoptada polo seu Consello Reitor por iniciativa do seu presidente, establecendo a forma de asistencia que considere máis idónea e atendendo ás circunstancias concretas de cada caso.

3. No caso previsto no número anterior, Portos do Estado, coa aprobación do seu Consello Reitor, poderá conceder créditos ou préstamos, condicionando o seu outorgamento ao cumprimento dos seguintes requisitos:

a) A subscrición dun convenio de normalización financeira, cuxo obxecto sexa definir as condicións do préstamo, así como a estratexia e accións exixidas para lograr a estabilidade financeira da autoridade portuaria asinante, establecendo para iso os mecanismos de intervención necesarios para alcanzar o dito obxectivo.

b) O dito convenio deberá prever a creación dunha comisión de seguimento, composta por un representante da autoridade portuaria, un da comunidade autónoma en cuxo territorio se localiza a autoridade portuaria e tres do organismo público Portos do Estado, co fin de supervisar o cumprimento do convenio de normalización.

c) A comisión de seguimento estará presidida por un dos representantes de Portos do Estado, que asumirá todas as competencias e funcións necesarias para garantir o cumprimento do convenio de normalización.

d) Ningún órgano da autoridade portuaria poderá modificar o disposto no convenio de normalización sen a autorización previa do Consello Reitor de Portos do Estado.

4. Cando os recursos sexan os previstos no artigo 2.1.d) e e) da Lei 48/2003, do 26 de novembro, poderase supeditar a súa concesión ás mesmas condicións establecidas no número 3, por proposta de Portos do Estado, do órgano competente do Estado ou da Administración pública que xestione a asignación dos ditos recursos. Non obstante, cando os recursos sexan os previstos no artigo 2.1. d) correspondentes a achegas recibidas do Fondo de Compensación, o disposto no número 3 unicamente será de aplicación cando se destinen a cofinanciar actuacións incluídas nos ordinais 2.º e 5.º do número 5 b) do artigo 4.

**Disposición adicional terceira.** *Compensación ao transporte marítimo e aéreo de mercadorías e produtos agrícolas, plantas, flores, escallos e froitos comestibles en fresco orixinarios das Illas Canarias ou transformados nestas e de produtos para alimentación do gando procedentes do resto de España concedidas ata o 31 de decembro de 2006.*

As subvencións concedidas en aplicación do réxime vixente ata o 31 de decembro de 2006, para a compensación dos custos do transporte marítimo e aéreo de mercadorías e produtos agrícolas, plantas, flores, escallos e froitos comestibles en fresco orixinarios das Illas Canarias ou transformados nestas e de produtos para alimentación do gando procedentes do resto de España, incluídas no anexo 1 do Tratado constitutivo da Comunidade Europea, poderán cubrir o custo do frete e das tarifas portuarias correspondentes, sempre que se xustifiquen, de forma que faga fe, o gasto realizado nos prazos e condicións previstos no dito réxime.

En ningún caso se poderán percibir, como consecuencia desta disposición, importes superiores aos xa obtidos.

**Disposición adicional cuarta.** *Réxime xurídico e funcións do Consorcio Valencia 2007.*

Con efectos desde 1 de xaneiro de 2008, as referencias ao Consorcio Valencia 2009 contidas na disposición adicional sétima da Lei 41/2007, do 7 de decembro, pola que se modifica a Lei 2/1981, do 25 de marzo, de regulación do mercado hipotecario e outras

normas do sistema hipotecario financeiro, de regulación das hipotecas inversas e o seguro de dependencia e pola que se establece determinada norma tributaria, e na disposición adicional trixésimo primeira da Lei 51/2007, do 26 de decembro, de orzamentos xerais do Estado para o ano 2008, entenderanse efectuadas ao Consorcio Valencia 2007.

**Disposición adicional quinta.** *Medidas de apoio ao acontecemento «Saída da Volta ao Mundo a Vela Alacante 2011».*

1. Réxime fiscal da entidade organizadora da Volta ao Mundo a Vela (Volvo Ocean Race) e dos equipos participantes.

a) As persoas xurídicas residentes en territorio español constituídas con motivo do acontecemento pola entidade organizadora da Volta ao Mundo a Vela ou polos equipos participantes estarán exentas do imposto sobre sociedades polas rendas obtidas durante a celebración do acontecemento e na medida en que estean directamente relacionadas coa súa participación nel.

O establecido no parágrafo anterior aplicarase igualmente aos establecementos permanentes que a entidade organizadora da Volta ao Mundo a Vela ou os equipos participantes constituían en España durante o acontecemento con motivo da súa celebración e na medida en que estean directamente relacionadas coa súa participación nel.

b) As entidades sen fins lucrativos constituídas con motivo do acontecemento pola entidade organizadora da Volta ao Mundo a Vela ou polos equipos participantes terán, durante a celebración do acontecemento, a consideración de entidades beneficiarias do mecenado para efectos do previsto nos artigos 16 a 25, ambos inclusive, da Lei 49/2002, de 23 de decembro, de réxime fiscal das entidades sen fins lucrativos e dos incentivos fiscais ao mecenado.

2. Réxime fiscal das persoas que presten servizos á entidade organizadora ou aos equipos participantes.

a) Non se considerarán obtidas en España as rendas que perciban as persoas físicas que presten os seus servizos á entidade organizadora ou aos equipos participantes que non sexan residentes en España, obtidas durante a celebración do acontecemento e na medida en que estean directamente relacionadas coa súa participación na «Saída da Volta ao Mundo a Vela, Alacante».

b) As persoas físicas que adquiran a condición de contribuíntes polo imposto sobre a renda das persoas físicas como consecuencia do seu desprazamento a territorio español con motivo deste acontecemento, poderán optar por tributar polo imposto sobre a renda de non-residentes, nos termos e condicións previstos no artigo 93 da Lei 35/2006, de 28 de novembro, do imposto sobre a renda das persoas físicas e de modificación parcial das leis dos impostos sobre sociedades, sobre a renda de non-residentes e sobre o patrimonio.

3. Réxime alfandegueiro e tributario aplicable ás mercadorías que se importen para afectalas ao desenvolvemento e celebración da saída da Volta ao Mundo a Vela, Alacante.

a) Con carácter xeral, o réxime alfandegueiro aplicable ás mercadorías que se importen para a súa utilización na celebración e desenvolvemento da saída da Volta ao Mundo a Vela, Alacante, será o que resulte das disposicións contidas no Código alfandegueiro comunitario, aprobado polo Regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Consello, do 12 de outubro de 1992, e demais normativa alfandegueira de aplicación.

b) Sen prexuízo do anterior e conforme o artigo 140 do Código alfandegueiro comunitario e o artigo 7 do Convenio relativo á importación temporal, feito en Istambul o 26 de xuño de 1990, as mercadorías a que se refire o número 1 deste número que se vinculen ao réxime alfandegueiro de importación temporal poderán permanecer ao abeiro do dito réxime por un prazo máximo de 48 meses desde a súa vinculación a el, que, en todo caso, expirará, como máis tarde, o 30 de xuño do ano seguinte ao da finalización da regata 2017-2018.

c) Autorízase o Departamento de Alfándegas e Impostos Especiais da Axencia Estatal de Administración Tributaria para que adopte as medidas necesarias para a execución do disposto neste número tres.

4. Imposto especial sobre determinados medios de transporte. A obrigación de matriculación en España prevista na disposición adicional primeira da Lei 38/1992, do 28 de decembro, de impostos especiais, non será exigible en relación coas embarcacións e buques de recreo ou de deportes náuticos que se utilicen no territorio español pola entidade organizadora da Volta ao Mundo a Vela (Volvo Ocean Race) ou polos equipos participantes nesta no desenvolvemento do dito acontecemento. Non obstante, unha vez finalizado o acontecemento será exigible a obrigación de matriculación antes referida unha vez transcorrido o prazo a que se fai referencia no primeiro parágrafo da letra d do número 1 do artigo 65 da citada lei.

5. Réxime fiscal do Consorcio Alacante, Volta ao Mundo a Vela. O Consorcio Alacante, Volta ao Mundo a Vela será considerado entidade beneficiaria do mecenado para os efectos previstos nos artigos 16 a 25, ambos inclusive, da Lei 49/2002, do 23 de decembro, de réxime fiscal das entidades sen fins lucrativos e dos incentivos fiscais ao mecenado.

6. Taxas e prezos públicos. Con efectos desde o 1 de xaneiro de 2010 e ata transcorridos 12 meses a partir do día seguinte á finalización da regata 2017-2018, o Consorcio Alacante, Volta ao Mundo a Vela, as entidades de dereito privado creadas por el para servir de apoio aos seus fins, as entidades que posúan os dereitos de explotación, organización e dirección da Volta ao Mundo a Vela e as entidades que constitúan os equipos participantes estarán exentos da obrigación de pagamento das seguintes taxas e tarifas, en relación coas actividades de preparación, organización e celebración do acontecemento:

I. Taxas estatais.

a) Taxas da Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos dos portos de interese xeral:

Taxa por ocupación privativa do dominio público portuario.

Taxa por utilización especial das instalacións portuarias.

Taxa do buque.

Taxa das embarcacións deportivas e de recreo.

Taxa da pasaxe.

Taxa da mercadoría.

Taxa polo aproveitamento especial do dominio público no exercicio de actividades comerciais, industriais e de servizos.

Taxa por servizos xerais.

Taxa por servizo de sinalización marítima.

b) Taxas da Lei 22/1988, do 28 de xullo, de costas.

Canons en relación coa ocupación ou aproveitamento do dominio público marítimo terrestre estatal en virtude dunha concesión ou autorización.

Taxas como contraprestación de actividades realizadas pola Administración.

c) Taxa por utilización privativa ou aproveitamento especial de bens do dominio público estatal.

II. Tarifas por servizos da Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos dos portos de interese xeral.

Tarifa por servizos comerciais prestados polas autoridades portuarias.

Tarifas por servizos portuarios básicos.

Tarifa relativa ao servizo de recepción de refugallos xerados por buques.

O Consorcio Alacante, Volta ao Mundo a Vela e as entidades de dereito privado creadas por el para servir de apoio aos seus fins terán dereito aos beneficios en materia de

honorarios e aranceis notariais e rexistras previstos para as administracións que o integran.

7. Imposto sobre sucesións e doazóns.

Non estarán suxeitas ao imposto sobre sucesións e doazóns as adquisicións mortis causa e as cantidades percibidas polos beneficiarios de seguros de vida, cando o habente causa ou beneficiario adquirise a residencia en España como consecuencia do seu desprazamento ao dito territorio con motivo da celebración da saída da Volta ao Mundo a Vela.

A non suxeición regulada no parágrafo anterior estará vixente ata transcorrido 1 mes a partir do día seguinte á finalización da regata 2017-2018 e poderá acreditarse mediante certificación do organismo competente.

**Disposición adicional sexta.** *Aprobación dos pregos de prescricións particulares dos servizos.*

No prazo máximo dun ano desde a entrada en vigor desta lei deberán adaptarse, de ser o caso, os pregos vixentes de prescricións particulares dos servizos portuarios aos contidos desta lei. No caso de que unha autoridade portuaria non tiver aprobados, na data de entrada en vigor da lei, os ditos pregos, deberaos ter aprobados no dito prazo.

**Disposición transitoria primeira.** *Aplicación das taxas de utilización ás concesións outorgadas con anterioridade á entrada en vigor desta lei.*

1. A partir da entrada en vigor desta lei, o tráfico portuario que utilice instalacións en réxime de concesión administrativa estará suxeito ao pagamento á autoridade portuaria das taxas de utilización reguladas nesta lei.

2. Respetarase a opción realizada polos concesionarios de conformidade co previsto na disposición transitoria terceira da Lei 48/2003, do 26 de novembro, sen prexuízo da aplicación das novas cotas previstas nesta lei. Ademais, no suposto de que se optase pola aplicación das cotas previstas para instalacións non concesionadas coas bonificacións previstas no seu título de concesión, non será posible a aplicación da bonificación para incentivar o crecemento e fidelizar os tráxicos de mercadorías e os servizos marítimos a un determinado tipo de tráfico, prevista no artigo 19.3 da Lei 48/2003, de 26 de novembro, na redacción dada a el por esta lei.

**Disposición transitoria segunda.** *Licenzas de prestación de servizos portuarios básicos.*

1. As empresas que no momento da entrada en vigor desta lei sexan titulares de licenzas de prestación de servizos portuarios básicos accederán directamente á correspondente licenza do servizo portuario outorgada pola autoridade portuaria.

2. Os titulares das licenzas outorgadas con anterioridade á entrada en vigor desta lei deberán adecuarse aos novos pregos de prescricións particulares do servizo que, de ser o caso, se aproben de acordo co previsto nos artigos 62 e 66.2 da Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos nos portos de interese xeral, modificados conforme o previsto no artigo segundo da presente lei, e na disposición adicional sexta desta lei.

En calquera caso, deberase aplicar a taxa de actividade, coas adaptacións que procedan de acordo co establecido nesta lei.

3. No caso de que o número de prestadores do servizo se encontre limitado ou sexa limitado pola autoridade portuaria, o titular dunha licenza de prestación de servizo portuario básico accederá directamente á obtención dunha das licenzas para a prestación do servizo portuario durante o tempo de vixencia que reste ao seu título habilitante, que non poderá exceder do previsto no artigo 61 desa lei, salvo cando se produza o disposto no artigo 68.1.c), en que procederá a extinción da licenza.



**Disposición transitoria terceira.** *Manipulación de medios mecánicos das autoridades portuarias.*

Con carácter excepcional, poderanse manter as tarefas de manipulación de medios mecánicos propiedade das autoridades portuarias que viñesen sendo realizadas por estibadores portuarios no momento da entrada en vigor da lei, se así o acorda a autoridade portuaria, mentres se ultima o proceso de alleamento daqueles ou sexan retirados do servizo.

**Disposición transitoria cuarta.** *Réxime transitorio aplicable aos plans de utilización dos espazos portuarios e aos plans directores.*

1. Os plans de utilización dos espazos portuarios aprobados con anterioridade á entrada en vigor desta lei manterán a súa vixencia e producirán todos os efectos previstos nesta lei para a orde ministerial de delimitación dos espazos e usos portuarios. Non obstante o anterior, cando se proceda á súa primeira modificación tras a entrada en vigor desta lei, os plans deberán adaptarse ao disposto nos artigos 96 e 97 da Lei 48/2003, do 26 de novembro, na redacción dada a el por esta lei nos números 6 e 7 do artigo terceiro.

2. Os plans de utilización dos espazos portuarios que, no momento da entrada en vigor desta lei, se encontren en tramitación deberán axustar o seu contido ao previsto no artigo 96 e 97 da Lei 48/2003, do 26 de novembro, na súa redacción orixinal.

3. Os plans directores de infraestruturas do porto que se encontren aprobados con anterioridade á entrada en vigor desta lei manterán a súa vixencia. Así mesmo, os plans directores que, no momento da entrada en vigor desta lei, se encontren en tramitación, deberán axustar o seu contido ao previsto no artigo 38 da Lei 48/2003, do 26 de novembro, na súa redacción orixinal.

**Disposición transitoria quinta.** *Pregos reguladores dos servizos portuarios básicos.*

Os pregos reguladores dos servizos portuarios básicos que estean vixentes no momento da entrada en vigor desta lei manterán a súa vixencia, en canto non sexan incompatibles coa nova regulación dos servizos portuarios, ata a aprobación dos pregos de prescricións particulares previstos no artigo 62 da Lei 48/2003, do 26 de novembro, na redacción dada a el por esta lei ou ata a adaptación aos contidos desta dos pregos de prescricións particulares vixentes, de acordo co disposto na disposición adicional sexta desta lei.

**Disposición derogatoria única.** *Derrogación normativa.*

1. Quedan derogadas as disposicións seguintes:

As disposicións adicionais quinta, sexta, sétima e vixésima; e a disposición transitoria novena da Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos nos portos de interese xeral, así como cantas disposicións dela se opoñan ao disposto nesta lei.

O artigo 108 da Lei 62/2003, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.

O artigo 47; as letras d) e e) do número 4 do artigo 114; a letra e) do número 2 do artigo 116 e as letras a), b) e c) do número 3 do artigo 116 da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante.

O Real decreto lei 2/1986, do 23 de maio, sobre o servizo público de estiba e desestiba de buques.

A disposición adicional trixésimo cuarta da Lei 55/1999, do 29 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.

2. Quedan, así mesmo, derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao establecido nesta lei.

**Disposición derradeira primeira.** *Fundamento constitucional.*

Esta lei dítase ao abeiro das competencias que corresponden ao Estado en materia laboral, de Facenda do Estado e de portos de interese xeral, de conformidade co disposto nos artigos 149.1.7.<sup>a</sup>, 149.1.14.<sup>a</sup> e 149.1.20.<sup>a</sup> da Constitución.

**Disposición derradeira segunda.** *Modificación da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante.*

1. Modifícase o número 1 do artigo 7, que terá a seguinte redacción:

«1. Son zonas nas que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición, ademais das augas interiores marítimas, o mar territorial, a zona contigua e a zona económica exclusiva.

Son augas interiores marítimas españolas, para os efectos desta lei, as situadas no interior das liñas de base do mar territorial. As augas interiores marítimas inclúen as dos portos marítimos e calquera outra comunicada permanentemente co mar ata onde se faga sensible o efecto das mareas, así como os tramos navegables dos ríos ata onde existan portos de interese xeral.

É mar territorial aquel que se estende ata unha distancia de doce millas náuticas contadas a partir das liñas de base desde as cales se mide o seu largo.

É zona contigua a que se estende desde o límite exterior do mar territorial ata as vinte e catro millas náuticas contadas desde as liñas de base a partir das cales se mide o largo do mar territorial.

É zona económica exclusiva a que se estende desde o límite exterior do mar territorial ata unha distancia de duascenas millas náuticas contadas a partir das liñas de base desde as cales se mide o largo daquel.»

2. Modifícase o número 4 do artigo 8, que terá a seguinte redacción:

«4. Enténdese por plataforma fixa todo artefacto ou instalación susceptible de realizar operacións de exploración ou explotación de recursos marítimos ou de destinarse a calquera outra actividade, situados sobre o leito do mar, ancorados ou apoiados nel.

Exceptúanse do anterior aquelas instalacións como son os oleodutos, gasodutos, cables submarinos, emisarios submarinos, e calquera outro tipo de tubaxes ou instalacións de carácter industrial ou de saneamento.»

3. Modifícase o número 1 do artigo 18. Consideración urbanística dos portos, que terá a seguinte redacción:

«1. Para articular a necesaria coordinación entre as administracións con competencia concorrente sobre o espazo portuario, os plans xerais e demais instrumentos xerais de ordenación urbanística deberán cualificar a zona de servizo dos portos estatais, así como o dominio público portuario afecto ao servizo de sinalización marítima, como sistema xeral portuario, e non poderán incluír determinacións que supoñan unha interferencia ou perturbación no exercicio das competencias de explotación portuaria e de sinalización marítima, requiríndose informe previo vinculante de Portos do Estado, logo de ditame da Comisión de Faros, nos casos en que poida verse afectado o servizo de sinalización marítima por actuacións fóra dos espazos antes mencionados, cando nas súas proximidades exista algunha instalación de axuda á navegación marítima.»

4. Modifícase o número 1 do artigo 21, coa seguinte redacción:

«1. A realización de novas obras de infraestrutura e a ampliación dos portos estatais existentes exixirán redacción e aprobación do correspondente proxecto e estudos complementarios pola autoridade portuaria competente ou, de ser o caso, por Portos do Estado.

Os ditos proxectos someteranse ao procedemento de avaliación de impacto ambiental cando isto sexa exigible en aplicación da lexislación específica. A Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo á aprobación de obras novas ou de modificación das existentes, cando estas supoñan a construción de novos diques ou crebaondas fóra da zona interior das augas do porto.

Para a execución destas novas obras de infraestrutura portuaria ou de ampliación dos portos existentes non será necesario que as ditas obras estean previstas na delimitación de espazos e usos portuarios, nin no plan especial, sempre que se realicen dentro da zona de servizo do porto de que se trate, estean incluídas no correspondente plan de empresa e, cando proceda, no plan director de infraestruturas. Nestes casos deberase dar audiencia á autoridade autonómica competente en materia de ordenación do territorio.»

5. Modifícanse as letras d) e n) do número 1 do artigo 26, que terán a seguinte redacción:

«d) Emitir informe vinculante sobre os proxectos que presenten características singulares desde o punto de vista técnico ou económico, con carácter previo á súa aprobación polas autoridades portuarias. En todo caso, procederá a emisión de informe vinculante sobre os proxectos de obras cuxo orzamento exceda de 3.000.000 de euros ou que estean financiados con fondos procedentes da Unión Europea ou doutros organismos internacionais.»

«n) Coordinar e supervisar as actuacións dos diferentes órganos da Administración xeral do Estado con competencias en materia de intermodalidade, loxística e transporte, que se refiran aos portos de interese xeral. En particular, Portos do Estado participará, establecerá e tramitará os convenios de conexión entre as autoridades portuarias e ADIF, para a súa aprobación polo Ministerio de Fomento, e coordinará a súa aplicación e seguimento.»

6. A alínea a) do artigo 36 terá o seguinte contido:

«A prestación dos servizos xerais, así como a xestión e control dos servizos portuarios para lograr que se desenvolvan en condicións óptimas de eficacia, economía, produtividade e seguridade, sen prexuízo da competencia doutros organismos.»

7. Engádesse unha nova alínea h) ao artigo 36, que terá o seguinte contido:

«h) A ordenación e coordinación do tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.»

8. Modifícanse as alíneas b), e), j), l) e q) do número 1 do artigo 37, coa seguinte redacción:

«b) Xestionar os servizos comúns e os de sinalización marítima, autorizar e controlar os servizos portuarios e as operacións e actividades que requiran a súa autorización ou concesión.»

«e) Redactar e formular os plans especiais de ordenación da zona de servizo do porto, en desenvolvemento do planeamento xeral urbanístico.»

«j) Controlar, no ámbito portuario, o cumprimento da normativa que afecte a admisión, manipulación e almacenamento de mercadorías perigosas, igual que os sistemas de seguridade e de protección ante accións terroristas e antisociais, contra incendios e de prevención e control de emerxencias nos termos establecidos pola normativa sobre protección civil, sen prexuízo das competencias que correspondan a outros órganos das administracións públicas, así como colaborar coas administracións competentes sobre protección civil, prevención e extinción de incendios, salvamento e loita contra a contaminación.»

«l) Outorgar as concesións e autorizacións e elaborar e manter actualizados os censos e rexistros de usos do dominio público portuario, así como outorgar as licenzas de prestación de servizos portuarios na zona de servizo do porto.»

«q) Autorizar a participación da autoridade portuaria en sociedades, e a adquisición e alleamento das súas accións, cando o conxunto de compromisos contraídos non supere o 1 por 100 do activo non corrente neto da autoridade portuaria e sempre que estas operacións non impliquen a adquisición ou perda da posición maioritaria.

O acordo do consello de administración deberá contar cos votos favorables da maioría dos representantes da Administración xeral do Estado presentes ou representados; en todo caso, será necesario o voto favorable do representante de Portos do Estado.»

9. Engádense novas alíneas s), t), u) e v) ao número 1 do artigo 37, que terán o seguinte contido:

«s) A instalación e o mantemento da sinalización, balizamento e outras axudas á navegación que sirvan de aproximación e acceso do buque ao porto ou portos que xestionen, así como o balizamento interior das zonas comúns. Exclúese deste servizo a instalación e o mantemento da sinalización, balizamento e outras axudas á navegación das instalacións outorgadas en concesión ou autorización, incluídas as destinadas a cultivos mariños e emisarios submarinos, ou doutras instalacións situadas no medio mariño susceptibles de poder representar un obstáculo á navegación, que serán realizados polo titular ou responsable delas.»

«t) Promover que as infraestruturas e servizos portuarios respondan a unha adecuada intermodalidade marítimo-terrestre, por medio dunha rede viaria e ferroviaria eficiente e segura, conectada adecuadamente co resto do sistema de transporte e cos nodos loxísticos que poidan ser considerados de interese xeral.»

«u) Administrar as infraestruturas ferroviarias da súa titularidade, favorecendo unha adecuada intermodalidade marítimo-ferroviaria.»

«v) Recoller a información relativa aos servizos que se presten e ás actividades que se desenvolvan na zona de servizo dos portos que xestionen.»

10. Modifícanse as alíneas b) e c) do número 1 e os números 2 e 3 do artigo 40 no seguinte sentido:

«1. O Consello de Administración...

b) Un membro nato, que será o capitán marítimo.

c) Un número de vogais comprendido entre 10 e 13, excepto para as Illas Canarias e as Illes Balears, en cuxo caso poderá chegar a 16 vogais, que será establecido polas comunidades autónomas ou polas cidades de Ceuta e Melilla, e designados por elas.

2. A designación polas comunidades autónomas ou as cidades de Ceuta e Melilla dos vogais referidos na letra c) do número anterior respectará os seguintes criterios:

A Administración xeral do Estado estará representada, ademais de polo capitán marítimo, por tres destes vogais, dos cales un será un avogado do Estado e outro do ente público Portos do Estado.

A comunidade autónoma estará representada, ademais de polo presidente, por catro vogais.

No caso das Illas Canarias cada Cabido terá un representante e no das Illes Balears cada Consell terá un representante.

Os municipios en cuxo termo está localizada a zona de servizo do porto terán unha representación do 33 por 100 do resto dos membros do Consello. Cando sexan varios os municipios afectados, a representación corresponderá en primeiro

lugar a aquel ou aqueles que dean nome ao porto ou aos portos administrados pola autoridade portuaria, e posteriormente aos demais en proporción á superficie do termo municipal afectada pola zona de servizo.

O 66 por cento do resto dos membros do Consello serán designados en representación das cámaras de comercio, industria e navegación, organizacións empresariais e sindicais e sectores económicos relevantes no ámbito portuario.

A designación dos vogais deberá facerse necesariamente por proposta das administracións públicas e entidades e organismos representados no Consello de Administración. No caso da Administración xeral do Estado, a dita proposta será realizada polo presidente do ente público Portos do Estado.

Os nomeamentos dos vogais do Consello de Administración a que se refire a letra c) terán unha duración de catro anos, e serán renovables, sen prexuízo do establecido no número seguinte.

A separación dos vogais do Consello será acordada polo órgano competente da comunidade autónoma, por proposta das organizacións, organismos e entidades a que aqueles representen.

3. O Consello designará, por proposta do presidente, un secretario, que, se non for membro daquel, asistirá ás súas reunións con voz pero sen voto. Tamén formará parte do Consello, con voz pero sen voto, o director.»

11. Modifícase o número 5.i) do artigo 40, que terá a seguinte redacción:

«i) Aprobar os proxectos que supoñan a ocupación de bens e adquisición de dereitos a que se refire o artigo 22 da presente lei, sen prexuízo da aprobación técnica deles por un técnico competente.»

12. Modifícase o número 1 do artigo 41 que terá a seguinte redacción:

Artigo 41. (...)

«1. O presidente da autoridade portuaria será designado e separado polo órgano competente da comunidade autónoma ou das cidades de Ceuta e Melilla entre persoas de recoñecida competencia profesional e idoneidade. A designación ou separación, unha vez comunicada ao ministro de Fomento, será publicada no correspondente diario oficial e no Boletín Oficial del Estado.

O presidente poderá exercer o seu cargo de forma simultánea co de presidente ou vogal do consello de administración das sociedades participadas pola autoridade portuaria que preside, cos requisitos e limitacións retributivas que derivan da aplicación da lexislación sobre incompatibilidades.»

13. O artigo 43 terá a seguinte redacción:

«Artigo 43. *Director.*

1. O director será nomeado e separado por maioría absoluta do Consello de Administración, por proposta do presidente, entre persoas con titulación superior, recoñecido prestixio profesional e experiencia de, cando menos, cinco anos en técnicas e xestión portuaria.

2. Corresponden ao director as seguintes funcións:

a) A dirección e xestión ordinaria da entidade e dos seus servizos, conforme as directrices xerais que reciba dos órganos de goberno da autoridade portuaria, así como a elevación ao presidente da proposta da estrutura orgánica da entidade.

b) A incoación e tramitación dos expedientes administrativos, cando non estea atribuído expresamente a outro órgano, así como a emisión preceptiva de informe acerca das autorizacións e concesións, elaborando os estudos e informes técnicos sobre os proxectos e propostas de actividades que sirvan de base a elas.

c) A elaboración e sometemento ao presidente para a súa consideración e decisión dos obxectivos de xestión e criterios de actuación da entidade, dos

anteproxectos de orzamentos, programa de actuacións, investimento, financiamento e contas anuais, así como das necesidades de persoal da entidade.»

14. O número 2 do artigo 76 terá a seguinte redacción:

«2. Estarán facultados para obter o rexistro e o abandeiramento de buques civís as persoas físicas ou xurídicas residentes ou domiciliadas en España ou noutros Estados pertencentes ao Espazo Económico Europeo sempre que, neste último suposto, designen un representante en España.

Se os buques a que se refire o parágrafo anterior estiveren dedicados á navegación de recreo ou deportiva sen finalidade mercantil, non será necesario o requisito de residencia, sendo suficiente a designación dun representante en España.

Por navegación de recreo ou deportiva enténdese aquela cuxo obxecto exclusivo sexa o recreo, a práctica do deporte sen propósito lucrativo ou a pesca non profesional, polo seu propietario ou por outras persoas que poidan utilizala, mediante arrendamento, contrato de pasaxe, cesión ou por calquera outro título, sempre que, nestes casos, o buque ou embarcación non sexa utilizado por máis de 12 persoas, sen contar coa súa tripulación.»

15. O número 4 do artigo 76 terá a seguinte redacción:

«4. Os buques de pavillón español que estean suxeitos a inspección polo Estado reitor do porto poderán causar baixa no Rexistro de Buques e Empresas Navieiras ou, de ser o caso, no Rexistro especial de buques e empresas navieiras, logo de instrución de expediente para o efecto, nos supostos de buques que conten con tres detencións en firme nos últimos trinta e seis meses ou que teñan 18 ou máis anos e que conten con dúas detencións en firme, así mesmo, nos últimos trinta e seis meses.

Os mesmos requisitos se aplicarán para denegar o abandeiramento en España de buques procedentes doutros rexistros.»

16. Engádesse un número 5 ao artigo 76, que terá a seguinte redacción:

«5. As condicións de todo tipo que deban ser cumpridas con carácter previo á concesión do abandeiramento, así como o establecemento doutros supostos de alta e baixa en tales rexistros, estableceranse regulamentariamente.»

17. O número 2 do artigo 86 terá a seguinte redacción:

«2. As relativas ao salvamento da vida humana no mar, así como a limpeza das augas marítimas e a loita contra a contaminación do medio mariño, en zonas nas que España exerza soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición, incluídas as augas das zonas de servizo dos portos, adoptando as medidas que puideren resultar precisas e, en particular, as sinaladas na letra d) do artigo 118.2 da presente lei e nos termos que lle atribúan os plans e programas previstos no artigo 87, sen prexuízo das competencias atribuídas ás comunidades autónomas nos casos de verteduras procedentes de terra.»

18. Modifícase o parágrafo primeiro do artigo 88.1, que terá a seguinte redacción:

«1. Naqueles portos, ou grupos de portos, en que se desenvolva un determinado nivel de actividades de navegación ou o requiran as condicións de tráfico, seguridade ou protección marítima, existirá unha capitanía marítima. Regulamentariamente estableceranse os requisitos mínimos que respondan aos criterios enunciados, así como o procedemento para a creación destes órganos periféricos.»

19. Modifícase o parágrafo introdutorio do artigo 88.3, que terá a seguinte redacción:

«3. O capitán marítimo, sen prexuízo das instrucións emanadas da Dirección Xeral da Mariña Mercante, exercerá a dirección, organización e control de todos os servizos da capitanía marítima, así como, entre outras, as seguintes funcións:»

20. Engádense ao final do artigo 88.3.b) dous novos parágrafos que terán a seguinte redacción:

«Así mesmo, o capitán marítimo poderá autorizar o fondeo dos buques naquelas augas que non sexan consideradas como zona de servizo dos portos.

Igualmente, o capitán marítimo poderá designar zonas prohibidas á navegación por motivos de seguridade e protección marítima, seguridade da navegación, prevención e loita contra a contaminación mariña ou outras causas debidamente xustificadas.»

21. Modifícase o artigo 88.3.f), que terá a seguinte redacción:

«f) A dirección e control organizativos da función inspectora dos buques civís españois, dos que se achen en construción en España, dos estranxeiros en casos autorizados polos acordos internacionais e das mercadorías a bordo deles, especialmente das clasificadas internacionalmente como perigosas, así como dos medios de estiba e desestiba nos aspectos relacionados coa seguridade marítima.»

22. O número 3.g) do artigo 88 quedará como segue:

«3. O capitán marítimo exercerá, entre outras, as seguintes funcións:

g) E, en xeral, todas aquelas funcións relativas á navegación, seguridade marítima, salvamento marítimo e loita contra a contaminación do medio mariño en augas situadas en zonas nas que España exerza soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición, nas que quedan incluídas as augas das zonas de servizo dos portos.»

23. Substitúese o único parágrafo do artigo 90 polos seguintes, numerándose como número 1 do artigo 90:

«1. Constitúe o obxecto da Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima a prestación dos servizos públicos de salvamento da vida humana no mar, e da prevención e loita contra a contaminación do medio mariño, a prestación dos servizos de seguimento e axuda ao tráfico marítimo, de seguridade marítima e da navegación, de remolque e asistencia a buques, así como a daqueles complementarios dos anteriores.

Todo isto, no ámbito das competencias da Administración marítima, sen prexuízo da prestación dos servizos de ordenación e coordinación de tráfico portuario.»

24. Engádense dous novos parágrafos ao artigo 90, que terán a seguinte redacción:

«Artigo 90. Obxecto da Sociedade estatal.

2. A Administración marítima poderá delegar na Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima actividades de formación, docencia, ensaios e homologación no ámbito da mariña mercante, así como calquera outro servizo ou actividade no marco da lexislación vixente.

3. Cando a Sociedade preste os seus servizos por orde da Administración marítima, estará facultada para exercer as accións legais necesarias para reclamar os gastos dimanantes da prestación dos ditos servizos.»

25. Engádense un novo número 4 ao artigo 90, que terá a seguinte redacción:

«4. No suposto de que a autoridade marítima lle encomende á Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima a adopción de medidas preventivas tendentes a evitar ou minimizar a contaminación, así como a realización de operacións de limpeza unha vez producida esta, ou calquera outro servizo derivado dun accidente ou incidente marítimo, a Sociedade estará facultada para reclamar os custos e gastos ocasionados por tales medidas e operacións directamente de quen os ocasionase, baseándose na documentación xustificativa correspondente. Así

mesmo poderá exercer as accións legais necesarias para reclamar os gastos dimanantes da execución das ditas medidas e operacións.

Do mesmo modo, se a Administración marítima exixir un aval para facer fronte aos gastos ocasionados pola limpeza dunha contaminación ou por calquera outro accidente ou incidente marítimo, o dito aval poderase expedir a favor da Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima, que o poderá executar para satisfacer os gastos en que tiveren incorrido tanto a propia Sociedade como terceiros intervinientes na resolución da contaminación, accidente ou incidente marítimo.»

26. O artigo 104 terá a seguinte redacción:

«1. A responsabilidade civil en que puideren incurrir os prácticos ou as autoridades portuarias na xestión do servizo de practicaxe non poderá superar, en caso de sinistro, a contía de vinte euros por unidade de arqueo bruto do buque para o cal prestan o servizo, cun tope máximo dun millón de euros. Este importe actualizarase anualmente na mesma proporción que a variación interanual experimentada polo índice xeral de prezos de consumo para o conxunto nacional total (IPC) no mes de outubro.

Para tal efecto, entenderase por arqueo bruto o definido nos convenios internacionais subscritos por España e nas normas regulamentarias nacionais que resulten aplicables.»

27. Modifícanse os números 1 e 4 do artigo 106, que terán a seguinte redacción:

«1. O organismo público Portos do Estado elaborará, con audiencia das autoridades portuarias e informes da Dirección Xeral da Mariña Mercante e do Ministerio do Interior, o regulamento de explotación e policía dos portos que regulará o funcionamento dos diferentes servizos e operacións. O regulamento incluírá como anexo un modelo de ordenanzas portuarias. Corresponderá ao Ministerio de Fomento a aprobación do regulamento xeral e do modelo de ordenanzas portuarias.

O informe da Dirección Xeral da Mariña Mercante será vinculante en canto se refire á seguridade dos buques e da navegación, o salvamento marítimo e a contaminación producida desde buques, plataformas fixas ou outras instalacións situadas nas augas localizadas en zonas nas que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición. O informe do Ministerio do Interior será vinculante respecto do ámbito de competencias do citado ministerio.»

«4. Tanto o regulamento de explotación e policía como as ordenanzas de cada porto deberán publicarse, unha vez aprobadas, no Boletín Oficial del Estado».

28. Modifícase o artigo 107, que terá a seguinte redacción:

«Artigo 107. *Afundimento de buques.*

1. A autoridade portuaria, contando co informe previo da capitanía marítima, cando un buque presente perigo de afundimento no porto ou constituía un risco grave, xa sexa polo propio buque ou pola carga transportada, que poida prexudicar a actividade portuaria ou supor un perigo notorio para as persoas, ou para os bens ou para o ambiente, requirirá o navieiro, armador ou consignatario para que o dito buque abandone o porto, repare o buque ou adopte as medidas procedentes no prazo fixado para o efecto. Se estes non o fan, a autoridade portuaria poderá, respecto do buque e a súa carga, trasladalo ou proceder á súa descarga, venda en pública poxa, ou ao seu afundimento de acordo coa normativa vixente, á custa daqueles, en lugar onde non prexudique a actividade portuaria, a navegación ou a pesca e non constituía un risco grave para as persoas ou para os bens ou para o medio ambiente mariño. Para este último efecto, solicitarase informe da Administración pesqueira e de Medio Ambiente, que se entenderá positivo se non se emite no prazo de quince días ou no que fixe a autoridade portuaria, por razóns de urxencia ante a ameaza de afundimento.



2. Nos supostos de afundimento de buques nas augas dun porto que, xa sexa polo propio buque ou pola carga transportada, afecte a actividade portuaria ou constitúa un risco grave para as persoas ou para os bens ou para o ambiente, a autoridade portuaria requirirá os seus propietarios, navieiros, armadores, consignatarios ou as compañías aseguradoras para que procedan á súa remoción, e sinalará onde deben situar a súa carga, combustible, os seus restos ou o buque unha vez reflotado, dentro do prazo que para o efecto determine, así como as garantías ou medidas de seguridade que se deberán tomar para evitar un novo afundimento.

As autoridades portuarias poderán, por razóns de urxencia, mesmo antes de iniciado o prazo fixado, exixir que se adopten medidas ou adoptalas á custa dos obrigados, tales como sinalización, iluminación ou calquera outra que se considere apropiada, para o obxecto de diminuír ou evitar o perigo real ou potencial.

De incumpriren as ordes ou acordos da autoridade portuaria, esta poderá utilizar para a remoción do buque afundido, do seu combustible ou da carga que se encontre a bordo, ou caese del, os medios de execución forzosa previstos no ordenamento xurídico, quedando obrigado, en todo caso, o propietario ou navieiro a sufragar os gastos ocasionados.

Se este non aboar no prazo establecido as cantidades devengadas pola remoción, a autoridade portuaria poderá proceder ao alleamento dos restos do buque, deducindo do importe obtido os gastos ocasionados. Se non for suficiente, a diferenza será exixida por vía executiva.

Por remoción, para os efectos desta lei, debe entenderse a posta a flote, a retirada, traslado, desmantelamento ou destrución deliberada de buques naufragados, da súa carga e o seu combustible, incluído todo o que estea ou estivese a bordo de tal buque ou de calquera outro ben afundido coa finalidade de evitar un perigo ou un inconveniente para a navegación, para os recursos naturais ou para o medio ambiente mariño.

3. Se o perigo de afundimento, o afundimento ou o naufraxio do buque tiver lugar fóra das augas portuarias e en augas marítimas situadas en zonas nas que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición, o capitán marítimo será competente para exercer as accións a que se refire este artigo. Así mesmo, o capitán marítimo emitirá informe en todos os supostos en que o perigo de afundimento ou o afundimento do buque puideren producir episodios de contaminación marítima ou verse afectada a seguridade na navegación.

Para os efectos da protección do crédito administrativo, as cantidades devengadas a favor da autoridade portuaria ou da Administración marítima pola remoción ou calquera outra actuación derivada do establecido nos números anteriores deste artigo, terán a consideración de crédito privilexiado nos termos previstos no artigo 580.3.º do Código de comercio.

4. Cando con ocasión dun procedemento xudicial ou administrativo se tiver acordado a retención, conservación ou depósito dun buque na zona de servizo dun porto, a autoridade portuaria correspondente poderá instar da autoridade xudicial o afundimento do buque ou o seu alleamento en poxa pública, cando a estancia do buque no porto produza un perigo real ou potencial ás persoas ou aos bens ou cause grave quebranto á explotación do porto.

A autoridade xudicial acordará o afundimento ou a venda conforme o procedemento legalmente previsto en cada caso, salvo que considere imprescindible a súa conservación para os fins da instrución do procedemento e polo tempo estritamente necesario.

Igualmente se procederá á venda en poxa pública nos casos en que pola previsible duración do proceso xudicial exista risco dunha notable depreciación do buque, depositando o produto da venda a resultas do procedemento.

5. En todos os supostos de embargo ou retención xudicial ou administrativa de buques, como medida para garantir a actividade portuaria, a autoridade portuaria

determinará ou modificará a situación do buque no porto, dando conta disto, en todo caso, á autoridade que decrete o embargo ou retención.

6. De conformidade coa reserva formulada polo Reino de España no Instrumento de Adhesión ao Protocolo de 1996, que emenda o Convenio sobre limitación da responsabilidade nacida de reclamacións de dereito marítimo, 1976, feito en Londres o 2 de maio de 1996, os propietarios dos buques ou os navieiros non terán dereito a limitar a súa responsabilidade polas reclamacións derivadas da posta a flote, remoción, destrución ou eliminación dos perigos derivados dun buque afundido, naufragado, varado ou abandonado.

Tampouco poderán limitar a súa responsabilidade en relación coa carga transportada así como por todo ben que estea ou estivese a bordo do buque en relación coas actuacións descritas no parágrafo anterior.

O anterior enténdese sen prexuízo do establecido nos convenios internacionais que regulan a responsabilidade civil dos propietarios dos buques, sempre que estean en vigor en España.

7. Non se poderá promover contra as empresas encargadas da extracción ou remoción, os seus empregados ou os seus axentes, ningunha reclamación de indemnización de danos por contaminación producidos polo combustible do buque ou pola mercadoría descargada, que se ocasionen na realización deses traballos, xa sexan por acción ou omisión, salvo que actuasen con intención de causar tales danos ou ben temerariamente, a sabendas de que probablemente se producirían tales danos.»

29. A letra c) do número 1 do artigo 115 queda redactado da forma seguinte:

«c) O incumprimento da normativa establecida para as operacións de estiba ou desestiba na súa lexislación específica, así como o incumprimento da obrigaición legal ou, de ser o caso, do compromiso, relativo á contratación de determinada porcentaxe de traballadores en réxime laboral común.»

30. Modifícase o parágrafo introdutorio do artigo 115.2, que terá a seguinte redacción:

«2. Infraccións contra a seguridade e protección marítimas.»

31. Modifícase o artigo 115.2.h), que terá a seguinte redacción:

«h) Traspasar os capitáns, patróns ou outro persoal marítimo os límites de atribucións que correspondan á titulación profesional ou de recreo que posúan, ou contratar ou permitir exercer as funcións de capitán, patrón ou oficial encargado da garda durante a navegación a quen non estea en posesión de titulación suficiente que legalmente o habilite para iso, así como exercer sen a referida titulación tales funcións.»

32. Modifícase o artigo 115.2.k), que terá a seguinte redacción:

«k) O incumprimento polos navieiros, capitáns e patróns das normas sobre recoñecementos e certificados do buque e dos seus elementos, así como a negativa ou obstrución a ser inspeccionado e a colaborar coa inspección cando sexan requiridos.»

33. Modifícase o artigo 115.2.l) que terá a seguinte redacción:

«l) A navegación, salvo causa de forza maior, realizada por calquera clase de buque, embarcación ou artefacto destinado a usos de transporte, pesca ou de recreo fóra das canles balizadas de acceso á costa, nas zonas marcadas como reservadas ao baño e debidamente balizadas, así como a navegación na franxa de mar contigua á costa dun largo de douscentos metros nas praias e cincuenta metros no resto da costa, excedendo o límite de velocidade que marquen as disposicións vixentes.»

34. Engádesse unha nova alínea n) ao final do artigo 115.2, que terá a seguinte redacción:

«n) O incumprimento das normas sobre protección marítima polos navieiros, capitáns, oficiais ou algún outro membro da dotación.»

35. Engádesse unha nova alínea ñ ao número 2 do artigo 115, que terá a seguinte redacción:

«ñ) O incumprimento do deber de comunicación dos accidentes e incidentes marítimos; a obstaculización das investigacións da Comisión de Accidentes e Incidentes Marítimos; a simulación, ocultación, alteración ou destrución de datos, rexistros, gravacións, materiais, informacións e documentos útiles para as investigacións da Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.»

36. Modifícase o artigo 115.3.b), que terá a seguinte redacción:

«b) Navegar os buques sen levar o nome, número OMI e folio de inscrición regulamentaria cando proceda.»

37. Engádesse unha nova alínea o) ao final do artigo 115.3, que terá a seguinte redacción:

«o) Navegar sen sistemas de sinalización regulamentariamente establecidos que permitan a localización e visualización permanente do buque ou embarcación ou artefacto destinado a usos de transporte, pesca ou de recreo.»

38. Engádesse unha nova alínea p) ao final do artigo 115.3, que terá a seguinte redacción:

«p) Navegar sen ter obtido a patente de navegación, pasavante ou documento acreditativo da nacionalidade do buque ou embarcación.»

39. Engádesse unha nova alínea q) ao final do artigo 115.3, que terá a seguinte redacción:

«q) Navegar sen que o buque ou embarcación ou artefacto destinado a usos de transporte, pesca ou de recreo estea debidamente matriculado, ou cos certificados regulamentarios caducados.»

40. Modifícase o parágrafo introdutorio do artigo 115.4, que terá a seguinte redacción:

«4. Infraccións relativas á prevención da contaminación do medio mariño producida desde buques ou plataformas fixas ou outras instalacións que se encontren en zonas nas que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición.»

41. Engádesse unha nova alínea f) ao final do artigo 115.4, que terá a seguinte redacción:

«f) As accións ou omisións non comprendidas nos números anteriores que constitúan un risco potencial de producir a contaminación do medio mariño.»

42. Modifícase o parágrafo introdutorio do artigo 116.4, que terá a seguinte redacción:

«4. Infraccións relativas á prevención da contaminación do medio mariño producida desde buques ou plataformas fixas ou outras instalacións que se encontren en zonas nas que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición.»

43. O contido actual do artigo 121 pasará a integrar o número 1 deste precepto. Engádesse un parágrafo segundo, coa seguinte redacción:

«2. Con independencia da sanción que proceda, de ser o caso, impor, as autoridades portuarias poderán acordar a aplicación de multas coercitivas, que non terán carácter tributario, nos casos seguintes:

Nos casos de incumprimento da obrigaón de presentar en prazo a declaración ou manifesto de carga. A súa contía será dun 5, 10, 15 ou 25 por cento da cota íntegra da taxa da mercadoría (T-3), segundo que a declaración se presente dentro dos tres, seis, doce ou máis de doce días seguintes ao termo do prazo voluntario de presentación.»

44. Modifícase a epígrafe 1 do número tres da disposición adicional décimo quinta, que queda coa seguinte redacción:

«1. A inscrición de buques no Rexistro Especial suporá a baixa simultánea, de ser o caso, no Rexistro de Buques e Empresas Navieiras.»

45. Modifícase o número cinco da disposición adicional décimo quinta, que queda coa seguinte redacción:

«Cinco. Poderanse inscribir no Rexistro Especial os buques das empresas navieiras que cumpran os requisitos do número anterior e a normativa comunitaria en materia de axudas de Estado ao transporte marítimo.»

46. Engádese unha nova disposición adicional décimo sexta bis, co seguinte teor:

«Disposición adicional décimo sexta bis. *Taxa pola emisión/renovación da «cédula marítima».*

Constitúe o feito imponible da taxa a prestación dos servizos de expedición ou renovación da «cédula marítima», necesaria para o exercicio da profesión en buques de acordo coas disposicións vixentes.

O devengo da taxa producirase no momento en que se presente a solicitude que motive o servizo, que non se tramitará sen que se efectuase o pagamento correspondente.

Serán suxeitos pasivos da taxa as persoas físicas que soliciten a prestación de servizos que constitúen o feito imponible.

A contía da taxa será: 40 €.

O pagamento da taxa realizarase en efectivo, en entidade de depósito autorizada polo Ministerio de Economía e Facenda, e seralle aplicable o disposto no Regulamento xeral de recadación aprobado polo Real decreto 1684/1990, do 20 de decembro.

A xestión da taxa levaraa a cabo a Dirección Xeneral da Mariña Mercante do Ministerio de Fomento.»

47. Engádese unha nova disposición adicional décimo sexta ter, co seguinte teor:

«Disposición adicional décimo sexta ter. *Taxa pola emisión de certificado de seguro ou doutra garantía financeira relativo á responsabilidade civil nacida de danos debidos a contaminación polos hidrocarburos para combustible dos buques a persoas físicas ou xurídicas.*

Constitúe o feito imponible da taxa a prestación dos servizos de emisión de certificado de seguro ou doutra garantía financeira relativo á responsabilidade civil nacida de danos debidos a contaminación polos hidrocarburos para combustible dos buques a persoas físicas ou xurídicas.

O devengo da taxa producirase no momento en que se presente a solicitude que motive o servizo, que non se tramitará sen que se efectuase o pagamento correspondente.

Serán suxeitos pasivos da taxa as persoas físicas ou xurídicas que soliciten a prestación de servizos que constitúen o feito imponible.

A contía da taxa será: 120 €.

O pagamento da taxa realizarase en efectivo, en entidade de depósito autorizada polo Ministerio de Economía e Facenda, e seralle aplicable o disposto no Regulamento xeral de recadación aprobado polo Real decreto 1684/1990, do 20 de decembro.

A xestión da taxa levaraa a cabo a Dirección Xeral da Mariña Mercante do Ministerio de Fomento.»

48. Engádesse unha nova disposición adicional décimo sexta quáter, co seguinte teor:

«Disposición adicional décimo sexta quáter. *Taxa pola emisión do certificado de seguro ou doutra garantía financeira relativo á responsabilidade civil nacida de danos debidos a contaminación por hidrocarburos a persoas físicas ou xurídicas.*

Constitúe o feito imponible da taxa a prestación dos servizos de emisión do certificado de seguro ou doutra garantía financeira relativo á responsabilidade civil nacida de danos debidos a contaminación por hidrocarburos a persoas físicas ou xurídicas.

O devengo da taxa producirase no momento en que se presente a solicitude que motive o servizo, que non se tramitará sen que se efectuase o pagamento correspondente.

Serán suxeitos pasivos da taxa as persoas físicas ou xurídicas que soliciten a prestación de servizos que constitúen o feito imponible.

A contía da taxa será: 120 €.

O pagamento da taxa realizarase en efectivo, en entidade de depósito autorizada polo Ministerio de Economía e Facenda, e seralle aplicable o disposto no Regulamento xeral de recadación aprobado polo Real decreto 1684/1990, do 20 de decembro.

A xestión da taxa levaraa a cabo a Dirección Xeral da Mariña Mercante do Ministerio de Fomento.»

49. Engádesse unha nova disposición adicional décimo sexta quinquies, co seguinte teor:

«Disposición adicional décimo sexta quinquies. *Taxa pola emisión de documento do Rexistro Sinóptico Continuo.*

Constitúe o feito imponible da taxa a prestación dos servizos de emisión de documento do Rexistro Sinóptico Continuo.

O devengo da taxa producirase no momento en que se presente a solicitude que motive o servizo, que non se tramitará sen que se efectuase o pagamento correspondente.

Serán suxeitos pasivos da taxa as persoas físicas ou xurídicas que soliciten a prestación de servizos que constitúen o feito imponible.

A contía da taxa será: 18 €.

O pagamento da taxa realizarase en efectivo, en entidade de depósito autorizada polo Ministerio de Economía e Facenda, e seralle aplicable o disposto no Regulamento xeral de recadación aprobado polo Real decreto 1684/1990, do 20 de decembro.

A xestión da taxa levaraa a cabo a Dirección Xeral da Mariña Mercante do Ministerio de Fomento.»

50. Engádesse unha nova disposición adicional vixésimo quinta, co seguinte teor:

«Disposición adicional vixésimo quinta. *Lugares de refuxio.*

O director xeral da Mariña Mercante é a autoridade competente para a toma de decisións respecto dos buques necesitados de asistencia, entendendo por tales aqueles que, pola súa propia situación ou por circunstancias externas, se encontren

en perigo de naufragar ou que, en xeral, supoñan unha ameaza para a navegación e/ou a integridade do medio ambiente mariño.

O citado órgano directivo, que poderá solicitar asesoramento dun comité técnico, adoptará, con plena independencia de criterio, todas as medidas que considere pertinentes ante buques necesitados de asistencia para:

- Eliminar ou diminuír o risco de naufraxio de tales buques.
- Salvagardar a seguridade da navegación e da vida humana no mar.
- Previr e/ou loitar contra a contaminación do medio ambiente mariño.

O disposto nos números anteriores enténdese sen prexuízo da normativa nacional e internacional sobre salvamento de vidas humanas no mar.

O director xeral da Mariña Mercante adoptará a decisión que considere pertinente sobre a acollida de buques necesitados de asistencia en lugares de refuxio, podendo impola, se considera que tal acollida é a mellor solución para a protección da vida humana e o medio ambiente mariño. De non ser así denegarase ou condicionarse a dita acollida á concorrencia de determinadas circunstancias que fagan desta medida a máis adecuada para a seguridade e integridade das persoas, dos buques, do tráfico marítimo e do medio ambiente mariño.

Non obstante, non poderá condicionar a dita acollida á existencia dun seguro ou á prestación dunha garantía por parte do propietario, operador ou cargador do buque para indemnizar os posibles danos que o buque poida ocasionar.

Para tal efecto, a Administración marítima, logo de consulta cos sectores afectados, elaborará plans para a acollida de buques necesitados de asistencia co fin de preservar a seguridade marítima e da vida humana no mar, así como a integridade do medio ambiente mariño.

O contido de tales plans determinarase regulamentariamente e na súa elaboración e execución participará o director xeral da Mariña Mercante.

A información que se facilite aos Estados membros da Unión Europea que, por seren veciños, poidan resultar afectados polas consecuencias das decisións que se adopten, así como ás partes implicadas nos procedementos previstos nos plans de acollida de buques necesitados de asistencia, estará sometida á obrigaçión de confidencialidade.»

51. Engádese unha nova disposición adicional vixésimo sexta, co seguinte teor:

«Disposición adicional vixésimo sexta. *Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM)*.

A CIAIM é un órgano colexiado, adscrito ao Ministerio de Fomento, con competencia para a investigación das causas técnicas dos accidentes e incidentes marítimos.

A CIAIM goza de plena independencia funcional respecto das autoridades marítima, portuaria, de costas ou de calquera outra cuxos intereses puideren entrar en conflito coas súas competencias.

A investigación que a CIAIM leve a cabo non perseguirá a determinación de responsabilidade, nin a atribución de culpa.

Non obstante, o feito de que do resultado das súas investigacións poida inferirse determinada culpa ou responsabilidade, non a exime de informar plenamente acerca das causas do accidente ou incidente marítimo.

A CIAIM realizará as súas investigacións da maneira máis eficaz e rápida posible, colaborando, de ser o caso, coas autoridades xudiciais.

Para estes efectos a CIAIM realizará as investigacións de modo que:

Se leven a cabo con independencia das investigacións penais ou doutra índole realizadas paralelamente para determinar a responsabilidade ou atribuír a culpa.

Non poidan verse indebidamente impedidas, suspendidas ou atrasadas por mor de tales investigacións.

A Comisión estará composta por un presidente, un vicepresidente, un secretario e un número de vogais que se determinará regulamentariamente.

Así mesmo, formarán parte da CIAIM investigadores propios ou adscritos, todos eles con coñecementos especializados nos feitos que se investiguen.

Os investigadores, que actuarán con plena independencia de criterio no exercicio das súas funcións, terán a condición de autoridade pública e as seguintes atribucións:

Gozar de libre acceso a calquera zona pertinente ou ao lugar de sinistro, así como a calquera buque, resto de naufraxio ou estrutura, o cal inclúe carga, equipamentos ou obxectos á deriva;

Garantir o inventario inmediato das probas e proceder á busca e retirada controladas dos restos de naufraxio, obxectos á deriva ou outros compoñentes e substancias para efectos de exame ou de análise;

Exixir o exame ou análise dos elementos recollidos no parágrafo anterior e gozar de libre acceso aos resultados obtidos;

Gozar de libre acceso a calquera información pertinente e a calquera dato dispoñible, incluídos os procedentes dos rexistradores de datos da travesía (RDT), en relación cun buque, travesía, carga, tripulante ou calquera outra persoa, obxecto, condición ou circunstancia, así como a copiar e utilizar a dita información;

Gozar de libre acceso aos resultados do exame dos corpos das vítimas, así como aos resultados das probas que se realicen con mostras procedentes dos ditos corpos;

Exixir e obter libre acceso aos resultados do exame das persoas implicadas nas operacións dun buque ou de calquera outra persoa pertinente, así como aos resultados das probas que se realicen con mostras procedentes das ditas persoas;

Interrogar as testemuñas en ausencia de calquera persoa cuxos intereses puider considerarse que obstaculizan a investigación de seguridade;

Obter os expedientes dos recoñecementos e todos os datos pertinentes que consten en poder do Estado do pavillón, os propietarios de buques, as sociedades de clasificación ou calquera outra parte interesada, sempre e cando as partes en cuestión ou os seus representantes estean establecidos en España;

Solicitar a asistencia das autoridades pertinentes dos Estados respectivos e, en particular, dos inspectores do Estado do pavillón e do Estado reitor do porto, do persoal do servizo de salvamento marítimo, dos operadores do servizo de tráfico marítimo, dos equipos de busca e salvamento, dos prácticos ou de calquera outro membro do persoal marítimo ou portuario.

Os datos, rexistros, gravacións, declaracións, comunicacións e informes obtidos pola CIAIM, así como polos integrantes dos equipos de investigación, no desempeño das súas funcións, teñen carácter reservado e só poden ser utilizados para os fins propios da investigación técnica.

A información a que se refire o número anterior non pode ser comunicada ou cedida a terceiros, salvo nos casos seguintes:

Cando sexa requirida polos órganos xudiciais ou do Ministerio Fiscal para a investigación e persecución de delitos.

Cando o soliciten as comisións parlamentarias de investigación a que se refire o artigo 76 da Constitución.

Nas actuacións de colaboración desenvoltas pola Comisión con outros organismos de investigación técnica de accidentes e incidentes marítimos, de acordo co establecido nas normas internacionais, comunitarias e nacionais sobre esta materia.

Nos supostos en que o Pleno da Comisión considere que a comunicación de datos sexa o máis eficaz para previr un accidente e incidente grave.

Os membros da CIAIM e o persoal ao servizo desta estarán obrigados, no desempeño das súas funcións, a preservar o carácter reservado de tales datos e informacións.

Non obstante o anterior, en ningún caso serán revelados nin poderán ser utilizados para outros propósitos que non sexan a investigación da CIAIM, salvo que esta determine que a súa divulgación reviste un interese público superior, os documentos que se mencionan a continuación:

A totalidade dos testemuños das testemuñas e doutras declaracións, descrições e anotacións realizadas ou recibidas polo organismo de investigación no curso da investigación de seguridade;

Documentos que revelen a identidade das persoas que testificaron no contexto da investigación de seguridade;

A información en relación coas persoas implicadas no accidente ou incidente marítimo, que sexa información especialmente sensible ou de carácter privado, incluída a información en relación co seu estado de saúde.

As partes implicadas nos accidentes e incidentes investigados pola CIAIM deberán:

Salvagardar toda a información procedente de cartas náuticas, cadernos de bitácora, gravacións e cintas de vídeo electrónicas e magnéticas, o cal inclúe a información procedente dos RDT e doutros dispositivos electrónicos, obtida antes, durante e despois do accidente;

Evitar a sobregravación e outro tipo de alteración da dita información;

Evitar as interferencias con calquera outro equipo que puider considerarse razoablemente pertinente para a investigación de seguridade do accidente;

Recopilar e conservar dilixentemente todas as probas para efectos das investigacións de seguridade.

A CIAIM publicará un informe, incluídas as súas conclusións e calquera posible recomendación, que estará á disposición do público e, moi especialmente, de todo o sector marítimo no prazo de doce meses a partir da data do sinistro. Se non for posible presentar a tempo o informe definitivo, deberase publicar un informe provisional no dito prazo.

A CIAIM poderá formular recomendacións sobre seguridade baseándose nunha análise resumida dos datos e nos resultados xerais das investigacións de seguridade realizadas. Tales recomendacións de seguridade non poderán, baixo ningún concepto, determinar a responsabilidade nin atribuír a culpa dun sinistro.

Regulamentariamente desenvolveranse os aspectos necesarios para o mellor cumprimento desta disposición adicional.»

52. Engádesse unha nova disposición adicional vixésimo sétima co seguinte teor:

«Disposición adicional vixésimo sétima. *Obrigacións por causa de utilidade pública ou interese social.*

A Administración marítima, en aplicación do artigo 83 desta lei, poderá obrigar as empresas navieiras que realicen tráficos marítimos á intercambiabilidade de billetes e suxeición de horarios establecidos.

O cumprimento destas obrigacións por parte das empresas navieiras, incluíndo a fixación dunha tarifa de intercambio común aplicable aos servizos de transporte que reciprocamente se presten por razón da intercambiabilidade de billetes, terá a consideración de conduta exenta por lei para os efectos previstos no número 1 do artigo 4 da Lei 15/2007, do 3 de xullo, de defensa da competencia.»

53. Modifícanse os puntos 1, 5 e 10 do anexo:

«1. Pasaia e Bilbao no País Vasco.

5. Huelva, Sevilla e a súa ría, Cádiz e a súa baía (que inclúe o Puerto de Santa María, o da zona franca de Cádiz, Puerto Real, o Bajo de la Cabezuela e Puerto



Sherry), Tarifa, Baía de Algeciras, Málaga, Motril, Almería e Carboneras en Andalucía.

10. Palma, Alcudia, Maó, Eivissa e A Savina en Illes Balears.»

**Disposición derradeira terceira.** *Revisión de oficio.*

1. Os procedementos especiais de revisión de actos administrativos nulos ou anulables ditados polos órganos de goberno das autoridades portuarias, previstos no capítulo I do título VII da Lei 30/1992, do 26 de novembro, poderán iniciarse por acordo do órgano que ditou o acto, por instancias de persoa interesada ou por orde do ministro de Fomento, de oficio ou por petición razoada do Consello Reitor de Portos do Estado. A tramitación e resolución destes procedementos especiais de revisión corresponderá ao Ministerio de Fomento ou órgano en quen este delegue.

2. Nos supostos de actos nulos ou anulables ditados por órganos de goberno das autoridades portuarias en materia tributaria, os procedementos especiais de revisión previstos nos artigos 217 e 218 da Lei xeral tributaria poderán iniciarse por acordo do órgano que ditou o acto, por instancia de persoa interesada ou por orde do Ministerio de Fomento, de oficio ou por petición razoada do Consello Reitor de Portos do Estado, sendo o Ministerio de Fomento o órgano competente para a súa tramitación. A resolución destes procedementos especiais de revisión corresponderá ao Ministerio de Facenda ou órgano en quen este delegue, segundo o disposto na Lei xeral tributaria e disposicións ditadas en desenvolvemento e aplicación dela.

3. O órgano que ditou o acto obxecto do procedemento deberá emitir, no prazo de dez días, unha copia cotexada do expediente así como un informe dos antecedentes que sexan relevantes para resolver ao órgano competente para tramitar.

4. Iniciado o procedemento de revisión de oficio, Portos do Estado poderá solicitar motivadamente ao órgano competente para a resolución do procedemento a suspensión da execución do acto, cando esta puiden causar prexuízos de imposible ou difícil reparación.

**Disposición derradeira cuarta.** *Reintegración á Administración xeral do Estado.*

As autoridades portuarias reintegrarán á Administración xeral do Estado os importes que esta teña aboado, por calquera causa, en concepto de cotas tributarias devengadas pola exacción dos tributos locais que recaían sobre os bens inmoables que aquelas teñan adscritos. O reintegro producirase nun prazo de tres meses desde o día en que a Administración xeral do Estado requira o pagamento á autoridade portuaria, sempre que aquela acredite o aboamento do dito importe.

**Disposición derradeira quinta.** *Desenvolvemento regulamentario.*

O Consello de Ministros e o ministro de Fomento poderán, no ámbito das súas respectivas competencias, ditar as normas regulamentarias e disposicións administrativas de carácter xeral que requira o desenvolvemento e aplicación desta lei.

**Disposición derradeira sexta.** *Entrada en vigor.*

Esta lei entrará en vigor aos vinte días da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado», coas excepcións que se detallan nos seguintes parágrafos.

O artigo primeiro, relativo á modificación do título I da Lei 48/2003, do 26 de novembro, e disposicións adicionais e transitorias aplicables a este título, coa excepción do artigo 10.9 letra f), do artigo 19.3 e do artigo 19.4, cuxa entrada en vigor coincidirá coa da primeira Lei de orzamentos xerais do Estado, ou na que, de ser o caso, corresponda, que aprobe os coeficientes correctores das taxas do buque, da pasaxe e da mercadoría que corresponden a cada autoridade portuaria de acordo co previsto na letra g) do artigo 7 e na disposición adicional vixésimo primeira desta lei.

O artigo 10.9 letra f), o artigo 19.3 e o artigo 19.4 entrarán en vigor conxuntamente co resto da presente lei que non afecta o título I, aos vinte días da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado», sendo os seus efectos de aplicación ás taxas que se devenguen no ano da súa aprobación.

Transitoriamente, ata a completa entrada en vigor do artigo primeiro, para a aplicación dos números 3 e 4 do artigo 19 será necesario unicamente o acordo do consello de administración da autoridade portuaria, co informe vinculante de Portos do Estado.

**Disposición derradeira sétima.** *Autorización ao Goberno para ditar un texto refundido.*

Autorízase o Goberno para que, no prazo de seis meses a partir da publicación desta lei no «Boletín Oficial del Estado», elabore un texto refundido da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, e da Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos nos portos de interese xeral e desta lei.

A autorización a que se refire este número comprende a facultade de regularizar, aclarar e harmonizar os textos legais que deben ser refundidos.

Por tanto,  
Mando a todos os españois, particulares e autoridades, que cumpran e fagan cumprir esta lei.

Madrid, 5 de agosto de 2010.

JUAN CARLOS R.

O presidente do Goberno,  
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO