

## **A LA MESA DE LA COMISIÓN DE FOMENTO**

Los Grupos Parlamentarios abajo firmantes, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y ss. del Reglamento de la Cámara, presentan las siguientes **enmiendas al Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general** (nº expte. 121/000024).

Madrid, 4 de marzo de 2010

Fdo.: Grupo Parlamentario Popular  
PORTAVOZ

Fdo.: Grupo Parlamentario Socialista  
PORTAVOZ

## **ENMIENDA A LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **DE SUSTITUCIÓN**

Se propone sustituir la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley por la siguiente:

#### **Exposición de Motivos**

##### **I**

La importancia económica para España de disponer de unos puertos eficientes queda patente con el hecho de que entre el 80% y el 85% de nuestras importaciones y aproximadamente el 50% de las exportaciones, medidas ambas en toneladas, pasan por los puertos. Por tanto, la competitividad de nuestro sistema productivo viene condicionada por la eficacia y eficiencia de los puertos. La posición geográfica de la península Ibérica y el carácter ultra-periférico de Canarias, reconocida por la Unión Europea para el archipiélago en el artículo 299.2 del Tratado de Ámsterdam, refuerza la exigencia de adoptar en España medidas que mejoren la gestión de nuestros puertos y su eficiencia, impulsando su competitividad en una coyuntura de fuerte competencia internacional.

Pero, además, el buen emplazamiento de algunos de ellos en relación con las grandes rutas transoceánicas, permite plantear el reto de que dichos puertos se constituyan en importantes centros de tránsito marítimo y de distribución de mercancías del sur de Europa, así como para el África occidental, fundamentalmente a través de los puertos canarios, atenuando el actual desequilibrio de tráfico existentes entre el Norte y el Sur de Europa, en un escenario internacional de globalización comercial.

La atomización del sistema portuario español ha estimulado la formación de distintos nodos de concentración comercial e industrial por todo el territorio, de

forma que el conjunto ha contribuido de forma relevante a la cohesión económica y social, a la localización industrial y a la ordenación territorial, reforzando así la consolidación de grandes cadenas logísticas integradas de distribución.

Asimismo, resulta destacable recordar el papel que le corresponde desempeñar a los puertos y al transporte marítimo para la sostenibilidad económica, social y ambiental del sistema europeo de transporte de mercancías, fundamentada en la potenciación de la intermodalidad como la mejor forma de compatibilizar el crecimiento de la demanda con el mejor aprovechamiento de los recursos disponibles y con la reducción de los costes externos asociados con el transporte. En primer lugar, el modo marítimo es el de mayor capacidad de transporte de mercancías (en toneladas x kilómetro), y el de menores costes de transporte por unidad transportada. Pero además, el transporte marítimo contribuye eficazmente a la movilidad sostenible, dados los bajos costes externos que genera en relación con los restantes modos de transporte. Estas ventajas justifican la política de potenciación del modo marítimo/portuario a escala europea y, en concreto, de las autopistas del mar, preconizada desde la Unión Europea, y de la que España es uno de los primeros impulsores. Solamente con puertos eficaces y eficientes, y además dotados de una accesibilidad ferroviaria adecuada, se podrá producir este cambio modal imprescindible.

Para avanzar en estos objetivos, los puertos de interés general tienen que conformarse como puertos “landlord avanzados”, como se califican en alguna terminología portuaria, facilitadores de la actividad económica, de la competitividad de nuestro tejido social y empresarial y de su sostenibilidad ambiental, así como coordinadores de los diferentes agentes y administraciones que intervienen en el paso por puerto de buques y mercancías.

Para ello se considera conveniente reforzar la normativa que, desde comienzos de la década pasada, partiendo de la Ley 27/1992, instauró los principios de autonomía de gestión y autosuficiencia económico-financiera de los puertos de

interés general, siguiendo con la Ley 62/1997, que incorporó la participación de las Comunidades y Ciudades Autónomas a la gestión de las Autoridades Portuarias, y continuando con la Ley 48/2003, que adapta el sistema tarifario portuario a la obligada naturaleza de tasas, avanza en la liberalización de los servicios portuarios e incorpora una completa regulación del dominio público portuario para potenciar la participación e inversión de la iniciativa privada en la actividad portuaria, ha facilitado el espectacular desarrollo de los puertos españoles de interés general, con el objeto de adaptarla a las necesidades derivadas de coyunturas económicas rápidamente cambiantes.

La aportación de esta Ley al marco normativo citado es la flexibilización del modelo tarifario para que cada Autoridad Portuaria pueda adaptarse a la realidad económica de cada momento y el refuerzo y profundización en la liberalización de los servicios portuarios y de la actividad económica y comercial que se desarrolla en los puertos, consiguiendo así que el conjunto de la legislación portuaria sea el cimiento estable para la mejora continua de la competitividad del sistema portuario de interés general en conjunto y de cada uno de los puertos que lo integran, asegurando el cumplimiento de su misión, que no es otra que coadyuvar al desarrollo económico y social del país.

## II

Desde la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, está vigente el principio de autosuficiencia económica de los puertos, en virtud del cual éstos recaudan las tarifas por utilización de infraestructuras y demás espacios portuarios, que constituyen los ingresos de cada una de las Autoridades Portuarias. Dichos ingresos, además de otros eventuales que la legislación vigente les atribuye, tienen que cubrir todos los gastos de explotación, incluida la amortización de sus activos, más un rendimiento razonable de los mismos que se reinvierte en el sistema.

Este principio dio lugar a un salto cualitativo muy importante en la gestión de los puertos, ya que, al independizar sus inversiones de las asignaciones en los

Presupuestos Generales del Estado, además de reducir la presión sobre éstos, ha permitido atender de forma más eficaz, las necesidades de infraestructuras portuarias para atender la demanda previsible. Basta comparar en el ámbito mundial la situación de los puertos en donde rige el citado principio de internalización de los ingresos, de los gastos y de inversión con la de aquellos en los que las inversiones se cubren a cargo de los Presupuestos Generales del Estado de los Estados respectivos, generalmente presionados por otros compromisos de inversión y de reparto que impiden garantizar las inversiones portuarias en el momento exigido por la demanda.

Este principio se ha mantenido en la Ley 62/1997, 26 de diciembre, por la que se modifica la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y también en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, si bien en esta última se ha producido un cambio en la naturaleza jurídica de los ingresos procedentes de la utilización privativa y el aprovechamiento especial del dominio público portuario, pasando, de ser considerados precios privados, a atribuirles la condición de tasas.

Esta Ley profundiza en la condición de tasas de las tarifas portuarias, ya introducido en la Ley 48/2003 y reformula alguna de las bonificaciones a fin de dar seguridad jurídica al modelo sin incrementar los costes. Simultáneamente incrementa la cuantía de alguna de las bonificaciones ya existentes e incorpora otras para fomentar la competitividad de los puertos españoles y su adaptación a la evolución y las condiciones existentes en cada momento en los mercados internacionales, incentivando en mayor medida el rendimiento, la productividad y la calidad, así como el menor coste, de todos los servicios portuarios y la sostenibilidad ambiental de la actividad portuaria.

Las tasas de utilización mantienen una estructura y cuantías básicas comunes para el conjunto de las Autoridades Portuarias, pero con la posibilidad de establecer coeficientes correctores diferentes para las correspondientes al buque, al pasaje y a la mercancía en cada una de ellas, con el objeto de que se pueda tomar en consideración su estructura de costes en un marco de

competencia leal entre puertos, quedando garantizado el principio de autosuficiencia económica. Estos coeficientes correctores, una vez acordados en el Plan de Empresa, deberán ser aprobados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año.

Para ello, cada Autoridad Portuaria realizará la propuesta de dichos coeficientes correctores de acuerdo con los límites y criterios establecidos en la Ley, y también de acuerdo con los que se determinen de forma más concreta por Orden Ministerial, tomando en consideración las previsiones plurianuales de evolución de sus tráficos, de nivel de endeudamiento y de necesidades de inversión, así como sus objetivos de gestión, la rentabilidad anual objetivo y un rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto para los ejercicios siguientes.

Este supone una importante novedad en la medida en que cada Autoridad Portuaria deberá proponer sus coeficientes correctores y su política de bonificaciones, de acuerdo con su propia realidad física, económica y de situación competitiva a nivel nacional e internacional, sin que por ello puedan producirse prácticas abusivas o discriminatorias entre usuarios.

### III

En lo que a los servicios portuarios se refiere, esta Ley mantiene la destitularización de los mismos introducida en la Ley 48/2003 y el libre acceso reglado a la prestación de servicios en un marco de libre y leal competencia entre operadores, suprimiendo de la consideración de servicios portuarios a los servicios de depósito y transporte horizontal. La Ley introduce algunas modificaciones en cumplimiento de las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia para potenciar la competencia efectiva en la prestación de los servicios y mecanismos de control más precisos para evitar situaciones de posición dominante, así como otras mejoras de carácter técnico. Por lo que se refiere al servicio portuario de recepción de desechos procedentes de buques, las modificaciones incluidas en esta Ley mejoran la

regulación de la tarifa fija que deben abonar todos los buques que atraquen en una puerto, hagan o no uso de este servicio, teniendo en cuenta el espíritu de la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por buques y desechos de carga y del Real Decreto 1381/2002, modificado por el Real Decreto 1084/2009, que la traspone a la legislación española, con el objeto de estimular la entrega de los desechos y residuos generados por los buques a las plantas de recepción y tratamiento y evitando su vertido al mar durante la navegación; sin que la tarifa fija, en tanto que imposición de carácter público, sea un factor que incida en la competencia entre puertos y respetando simultáneamente el régimen general de prestación de los servicios portuarios.

Asimismo, la Ley añade un nuevo título, numerado como V, a la Ley 48/2003, con el objeto de tener agrupada de forma ordenada y completa toda la regulación del régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías, que se encontraba dispersa entre diferentes Títulos y Disposiciones de la Ley 48/2003 y otras normativas, con el objeto de facilitar su seguimiento y aplicación.

Respecto al régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación se introducen diversas medidas de impulso a la competitividad en la prestación de este servicio, siendo destacable en este sentido, el fomento de la contratación de trabajadores portuarios en relación laboral común por encima del 25% legalmente exigible con carácter general, tanto a través de la bonificación correspondiente a la tasa de actividad, como en la determinación de los plazos concesionales a las empresas de estiba; el incremento de la relación laboral común a medida que el mercado lo permita como consecuencia de la reducción de las irregularidades del tráfico y de la automatización de las operaciones; la ampliación de la exención como servicio portuario de manipulación de mercancías del embarque y desembarque de cualquier clase de vehículos de motor en todos los casos; el fomento de las autopistas del mar y de los tráficos marítimos de corta distancia que se cargan

y descargan por rodadura en buques ro-ro, ro-pax, con-ro y ferries, permitiendo la prestación de estos servicios a las compañías navieras en régimen de autoprestación; la exención de la obligatoriedad de integrarse en el capital de la Sociedad de Gestión de los Estibadores Portuarios a las empresas con licencia para el servicio portuario de manipulación de mercancías cuando el porcentaje de la actividad prestada por trabajadores en régimen común supere, en cómputo interanual, el 70% de la actividad asociada al servicio de manipulación, mientras se mantenga este porcentaje y la simplificación de los requisitos exigidos a los trabajadores para poder realizar las actividades incluidas en el servicio portuario de manipulación de mercancías.

Por lo que se refiere a las entidades de puesta a disposición de personal estibador, esta Ley dispone que las dos figuras que coexisten actualmente, Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba (SEEDs), en las que las Autoridades Portuarias disponían de un 51% del capital social, y Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIEs), con responsabilidad mancomunada entre sus socios y en las que se integran exclusivamente las empresas estibadoras, se adapten o trasformen, respectivamente, en sociedades anónimas con la denominación de “Sociedad de Gestión de Estibadores Portuarios, Sociedad Anónima”, estableciéndose un único modelo de sociedad de gestión de la puesta a disposición de los trabajadores de estiba.

Esta nueva figura, exclusivamente de participación privada, estará constituida por las empresas titulares de licencias de prestación del servicio portuario de manipulación, con una distribución accionarial alícuota por el número de titulares y proporcional por el volumen de facturación de cada una de ellas. Se consigue así un doble efecto: profundizar en la liberalización recomendada por la Comisión Nacional de la Competencia y corregir posibles posiciones de dominio.

La Ley introduce también nuevos mecanismos que incrementan la capacidad de supervisión de las Autoridades Portuarias en dichas sociedades para evitar distorsiones en su funcionamiento que afecten a la leal competencia entre prestadores del servicio.

#### IV

Esta Ley se estructura en cuatro artículos, dos disposiciones adicionales, cinco disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y siete disposiciones finales. El Artículo primero modifica el Título I, Régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal, de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

El Artículo segundo modifica el Título III, de prestación de servicios de la misma Ley.

El Artículo tercero modifica algunos artículos aislados de la repetida Ley e introduce otros nuevos, destacando entre ellos la incorporación, como documento integrante del Plan de Empresa, de los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto y de una Memoria de Sostenibilidad, reforzando así el principio de sostenibilidad ambiental que debe regir, entre otros, el desarrollo portuario, el cambio de denominación Plan de Utilización de los Espacios Portuarios por el de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, que se ajusta más al contenido y naturaleza del documento, evitando posibles confusiones; la modificación de la regulación de las revisión, división y unificación, así como del rescate de las concesiones demaniales, con el objeto de que queden regulados con mayor seguridad jurídica todos los supuestos que pueden presentarse a los concesionarios y a la Autoridad Portuaria; una definición más actualizada del perfil exigible a los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias y mecanismos para reforzar una mayor coordinación y eficacia en el funcionamiento de las Autoridades Portuarias, así como la incorporación de una serie de medidas para garantizar el cumplimiento de la legalidad, a fin de evitar distorsiones de competencia entre los puertos, basadas en un desigual cumplimiento del marco de competencia común.

El artículo cuatro supone la adición de un nuevo Título V a la Ley 48/2003, reuniendo en un único texto de forma ordenada y completa toda la normativa

que regula el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

Por último, en la disposición derogatoria se suprimen algunos artículos de la Ley 27/92 y de la Ley 48/2003, en coherencia con las modificaciones realizadas, así como el Real Decreto 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba al haberse incorporado su regulación en el Título V de la Ley, y la disposición adicional trigésima cuarta de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social por haber sido declarada inconstitucional. En las disposiciones finales se modifican e introducen algunos preceptos aislados de la Ley 27/1992, de 26 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, concretándose asimismo las competencias relativas a la revisión de oficio de los actos de las Autoridades Portuarias establecidas en la disposición adicional decimosexta de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado, con el objetivo de evitar ciertas disfunciones que han surgido de su aplicación.

### **JUSTIFICACIÓN**

Se sustituye la Exposición de Motivos por una nueva, con una redacción simplificada, en coherencia con el resto de enmiendas planteadas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 1. AUTOFINANCIACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO. APARTADO 1.**

**DE ADICIÓN**

Se propone dejar el apartado 1 como sigue:

“Artículo 1. Autofinanciación del sistema portuario.

1. El régimen económico de los puertos de titularidad estatal deberá responder al principio de autosuficiencia económica del sistema portuario en su conjunto y de cada una de las Autoridades Portuarias en un marco de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios.”

**JUSTIFICACIÓN**

Es conveniente mantener el principio consolidado de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 1. AUTOFINANCIACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO. APARTADO 2.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone añadir los gastos financieros al epígrafe a) del apartado 2 y modificar el epígrafe d), quedando como sigue:

“Artículo 1. Autofinanciación del sistema portuario.

...

2. Los ingresos por las actividades ordinarias del sistema portuario estatal y de cada una de las Autoridades Portuarias deberán cubrir, al menos, los siguientes conceptos:

a) Los gastos de explotación, los gastos financieros y otros necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

b) Las cargas fiscales.

c) La depreciación de sus bienes e instalaciones.

d) Un rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio de la inversión neta en activos fijos, excluyendo el inmovilizado en curso, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes, que permita hacer frente a las necesidades de las nuevas inversiones y a la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Es conveniente destacar que también debe cubrirse los gastos financieros, dado el alto grado de endeudamiento actual del sistema portuario español. Además, se aclara el activo sobre el que se establece el rendimiento neto.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 1. AUTOFINANCIACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO. APARTADO 3.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone completar el apartado 3 de la siguiente manera:

“Artículo 1. Autofinanciación del sistema portuario.

...

3. Para garantizar la autosuficiencia económica del sistema portuario y de cada una de las Autoridades Portuarias, Puertos del Estado acordará con cada Autoridad Portuaria, en los respectivos planes de empresa, en la forma prevista en el artículo 36 de esta ley, los objetivos de rentabilidad anual, el rendimiento sobre el activo no corriente neto medio considerado como razonable y demás objetivos de gestión, atendiendo a la previsible evolución de la demanda, a las necesidades inversoras de cada Autoridad Portuaria derivadas de la misma, a sus características físicas y condiciones específicas, en particular las derivadas de la insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad, y a su posición competitiva, teniendo en cuenta el objetivo de rentabilidad anual fijado para el conjunto del sistema portuario.

El objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario se fijará por Ley y podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que se apruebe a estos efectos, en función de criterios de política económica y de transporte, de la evolución de los costes logísticos y portuarios, de las necesidades inversoras del sistema, de la previsible evolución de la demanda y de sostenibilidad de la actividad portuaria.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

El objetivo de rentabilidad anual es también un objetivo de gestión y, por tanto, deberá ser también acordado con cada Autoridad Portuaria, en el marco del Plan de Empresa. Por otro lado, debe destacarse en la Ley las condiciones de ultraperifericidad, de insularidad y de especial aislamiento como específicas, la cual dará lugar a tratamientos diferenciados en el marco de la presente Ley. Se considera la evolución previsible de la demanda con carácter general y no solamente ligada a la programación de inversiones. Por último, se incluye la forma de establecer la rentabilidad objetivo para el conjunto del sistema portuario con el fin de introducir seguridad jurídica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 1. AUTOFINANCIACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO. APARTADO 4 a)**

**DE ADICIÓN**

Se propone completar el epígrafe a) del apartado 4 de la siguiente manera:

“Artículo 1. Autofinanciación del sistema portuario.

...

4. A estos efectos, la rentabilidad anual de cada Autoridad Portuaria y del conjunto del sistema portuario se calculará como el cociente de dividir:

a) El resultado del ejercicio después de impuestos, excluyendo del mismo el deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y otros resultados que tengan el carácter de extraordinarios, así como el saldo del Fondo de Compensación Interportuario aportado o recibido, y

b) El activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, el inmovilizado correspondiente a terrenos y bienes naturales sobre los que no se haya desarrollado ningún tipo de actividad durante el ejercicio, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

El cumplimiento de la autosuficiencia económica del sistema pasa por considerar la rentabilidad de carácter operativa de cada Autoridad Portuaria, la cual exige excluir lo que en el antiguo Plan General de Contabilidad se

denominaban resultados extraordinarios. Por otro lado, los ingresos por reversión de concesiones deben considerarse como parte de esta rentabilidad operativa. Asimismo se excluyen del activo no corriente neto del ejercicio para el cálculo de la rentabilidad el inmovilizado correspondiente a terrenos y bienes naturales sobre los que no se haya desarrollado ningún tipo de actividad en el ejercicio, con el objeto de no tomar en consideración para el cálculo de la rentabilidad los terrenos cualificados como reserva para ampliaciones del puerto o bienes naturales protegidos sobre los que no es posible desarrollar actividad económica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 2. RECURSOS ECONÓMICOS DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS.**  
**APARTADO 2.**

**DE ADICIÓN**

Se propone completar el apartado 2 de la siguiente manera:

“Artículo 2. Recursos económicos de las Autoridades Portuarias.

...

2. Corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior, en un marco de autonomía de gestión, con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiéndose ajustarse a los principios establecidos en esta Ley.

“

**JUSTIFICACIÓN**

Es conveniente remarcar la autonomía de gestión que tienen las Autoridades Portuarias en lo referente a los recursos económicos que les corresponden, siempre y cuando se ejerza con criterios de de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiéndose ajustarse a los principios establecidos en esta Ley.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 3. RECURSOS ECONÓMICOS DE PUERTOS DEL ESTADO. APARTADO 2.**

**DE ADICIÓN**

Se propone completar el apartado 2 de la siguiente manera:

“Artículo 3 Recursos económicos de Puertos del Estado.

...

2 Corresponde a Puertos del Estado la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior, en un marco de autonomía de gestión, con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiéndose ajustarse a los principios establecidos en esta Ley.

“

**JUSTIFICACIÓN**

Es conveniente remarcar la autonomía de gestión que tiene Puertos del Estado en lo referente a los recursos económicos que les corresponden, siempre y cuando se ejerza con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiéndose ajustarse a los principios establecidos en esta Ley.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 4. FONDO DE COMPENSACIÓN INTERPORTUARIO. APARTADO 1.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la siguiente mejora técnica para el apartado 1

“Artículo 4 Fondo de Compensación Interportuario.

1. El Fondo de Compensación Interportuario constituye el instrumento de redistribución de recursos del sistema portuario estatal. Será administrado por Puertos del Estado de conformidad con los acuerdos adoptados por el Comité de Distribución del Fondo, y se dotará anualmente en el presupuesto de explotación individual de dicho organismo público.

...

“

**JUSTIFICACIÓN**

Se trata de mejoras técnicas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 4. FONDO DE COMPENSACIÓN INTERPORTUARIO. APARTADO 3.b). PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone añadir una mejora técnica al epígrafe b) del apartado 2.

“Artículo 4 Fondo de Compensación Interportuario.

...

b) Hasta el 12 por ciento y no menos del 4 por ciento del resultado de explotación del ejercicio, excluyendo las amortizaciones del inmovilizado, el resultado por enajenaciones de inmovilizado y otros resultados que tengan el carácter de extraordinarios, la cantidad correspondiente al Fondo de Compensación aportada y recibida y los ingresos por la tasa por el servicio de señalización marítima, siempre que el valor resultante sea positivo.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se sustituye el resultado del ejercicio por el resultado de explotación corregido del ejercicio, ya que este parámetro es un buen indicador de la rentabilidad operativa de la instalación. Además se trata de una mejora técnica que incorpora magnitudes económicas coherentes con el nuevo Plan General de Contabilidad.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 4. FONDO DE COMPENSACIÓN INTERPORTUARIO. APARTADO 3 b).  
ÚLTIMO PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el último párrafo del apartado 3.b) quedando del siguiente tenor:

“Artículo 4 Fondo de Compensación Interportuario.

...

El porcentaje a aplicar correspondiente al párrafo b) será fijado anualmente por el Comité de Distribución del Fondo, a propuesta de Puertos del Estado, en función, entre otras, de las necesidades financieras globales de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado motivadas por la diferente situación competitiva en que se encuentran las Autoridades Portuarias, sobre la base de no discriminación de tratamiento entre las mismas. Dicho porcentaje se reducirá un 50 por ciento para las Autoridades Portuarias del Archipiélago Canario, Balear y de Ceuta y Melilla.

...

“

**JUSTIFICACIÓN**

El Fondo de Compensación Interportuario no debe ni puede hacer frente a las necesidades financieras de las Autoridades Portuarias en un marco de autonomía de gestión de cada una de ellas, de cara al cumplimiento del

principio de autosuficiencia económica. Debe hacer frente a las necesidades financieras del sistema causadas por la diferente posición competitiva de las Autoridades Portuarias, sin distorsionar la leal competencia entre ellas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 4. FONDO DE COMPENSACIÓN INTERPORTUARIO. APARTADO 5 b).  
PÁRRAFO 1º.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un texto aclaratorio al párrafo 1º del epígrafe b) del apartado 5 quedando del siguiente tenor:

“Artículo 4 Fondo de Compensación Interportuario.

...

b) las aportaciones previstas en los apartados 3 b) y 4 tendrán carácter finalista y su aplicación estará condicionada a su ejecución efectiva o, en su caso, al cumplimiento del correspondiente plan de saneamiento, destinándose, entre otras, a financiar:

...

“

**JUSTIFICACIÓN**

No es suficiente señalar que las aportaciones al Fondo de Compensación tendrán carácter finalista, sino que deben condicionarse a su ejecución efectiva o, en su caso, al cumplimiento del correspondiente plan de saneamiento.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 4. FONDO DE COMPENSACIÓN INTERPORTUARIO. APARTADO 5.b). PÁRRAFO 2º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el párrafo 2º del epígrafe b) del apartado 5 quedando del siguiente tenor:

“Artículo 4 Fondo de Compensación Interportuario.

...

1º Inversiones en infraestructuras portuarias y en señalización marítima, así como sus gastos de reparación y mantenimiento.

“

**JUSTIFICACIÓN**

Dado que todas las infraestructuras portuarias pueden tener en sí mismas un marcado carácter social, se elimina esta consideración. Se considera que con la enmienda relativa a la modificación del artículo 4.3.4º se evita distorsión en la competencia entre las Autoridades Portuarias.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 4. FONDO DE COMPENSACIÓN INTERPORTUARIO.**  
**APARTADO 7.**

**DE ADICIÓN**

Se propone sustituir el apartado 6 por el siguiente:

“Artículo 4 Fondo de Compensación Interportuario.

...

6. El Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario tendrá la siguiente composición:

a) El Presidente, que será el Presidente de Puertos del Estado.

b) Los vocales, que serán los Presidentes de cada una de las Autoridades Portuarias

c) Un Secretario, que será el del Consejo Rector de Puertos del Estado.

Los acuerdos del Comité, sobre la base de las propuestas presentadas por Puertos del Estado, serán adoptados por mayoría simple de los asistentes, correspondiendo al Presidente el voto de calidad en caso de empate.

”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se elimina la posibilidad de la delegación del Presidente en terceras personas, dada la relevancia de los asuntos tratados en el Fondo de Compensación Interportuario.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 4. FONDO DE COMPENSACIÓN INTERPORTUARIO.**  
**APARTADO 7.**

**DE ADICIÓN**

Se propone sustituir el apartado 7 por el siguiente:

“Artículo 4 Fondo de Compensación Interportuario.

...

7. El balance entre aportaciones y percepciones del Fondo de Compensación Interportuario se harán efectivas proporcionalmente a cuenta con carácter trimestral, sin perjuicio de la correspondiente liquidación a la finalización del ejercicio en función de la justificación o no del cumplimiento de las actuaciones asociadas al mismo”.

**JUSTIFICACIÓN**

Dado que hasta el momento el Ministerio de Fomento no ha determinado la forma y plazo para realizar las aportaciones y recibir las percepciones, se establece la correspondiente regulación en la presente Ley.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 5. TASAS PORTUARIAS. APARTADO 2 b).**

**DE ADICIÓN**

Se propone la siguiente corrección en el epígrafe b) del apartado 2:

“Artículo 5 Tasas portuarias.

...

b) tasas de actividad, por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Mejora técnica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 7. REGLAS GENERALES. APARTADO a).**

**DE MODIFICACIÓN**

Se proponen el siguiente texto para el apartado a).

“Artículo 7 Reglas generales.

A las tasas reguladas en este capítulo les serán de aplicación las siguientes reglas generales:

a) Los ingresos por las tasas portuarias de cada Autoridad Portuaria, junto con los demás recursos económicos, responderán al principio de equivalencia con los costes de puesta a disposición de suelo e infraestructuras y de los costes de los servicios prestados directamente por la Autoridad Portuaria, los cuales deberán cubrir los gastos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, las cargas fiscales, la depreciación de sus bienes e instalaciones, sus obligaciones financieras y un rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes, que permita hacer frente a la financiación de las nuevas inversiones.

Dichos rendimientos podrán ser establecidos anualmente o bien como objetivo de rendimiento en periodos plurianuales.

El Ministerio de Fomento establecerá por Orden Ministerial los criterios por los cuales se considerará que los rendimientos son razonables.

Estos criterios velarán por el cumplimiento del principio de autofinanciación, evitando simultáneamente la competencia desleal entre puertos y prácticas abusivas o discriminatorias.

...”.

## **JUSTIFICACIÓN**

Se añade el principio de equivalencia al coste tomando en consideración los elementos básicos de la oferta portuaria: suelo, infraestructuras y servicios, conforme a lo previsto a estos efectos en la Ley 8/1989, de 13 de abril, de tasas y precios públicos. Se propone también una revisión de la contabilización de los activos sobre los que se exige un determinado rendimiento. Se añaden los criterios por los que se considerará este rendimiento como razonable, las cuales se propone sean definidas por Orden Ministerial.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 7. REGLAS GENERALES. APARTADO c)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone el siguiente texto para el apartado c):

“Artículo 7 Reglas generales.

A las tasas reguladas en este capítulo les serán de aplicación las siguientes reglas generales:

...

c) El importe de la tasa de actividad se fijará tomando como referencia la utilidad derivada del aprovechamiento del dominio público para el usuario.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se elimina el término relativo a la utilización para evitar duplicidades con la tasa de utilización.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 7. REGLAS GENERALES. APARTADO d)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone el siguiente texto para el apartado d):

“Artículo 7 Reglas generales.

A las tasas reguladas en este capítulo les serán de aplicación las siguientes reglas generales:

...

d) El importe de las tasas de utilización se fijará tomando en consideración la utilidad derivada de la utilización de las infraestructuras portuarias y además tendrá en cuenta los costes directos e indirectos asociados a la dotación y mantenimiento de las infraestructuras portuarias, incluyendo los de estructura que se le imputen, los financieros, los de amortización del inmovilizado y los necesarios para garantizar el adecuado desarrollo de la infraestructura y de los servicios inherentes a la misma en función de las necesidades y requerimientos de la demanda.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se añade la referencia a la utilidad derivada de la utilización de las infraestructuras portuarias como base para la estimación del importe de las tasas de utilización, debido a que algunas de las mismas (tasa de la mercancía, tasa de la pesca fresca) son “ad valorem” y por tanto difícilmente se pueden ajustar a un principio estricto de equivalencia al coste de los elementos

imputables a cada tasa. En la utilidad percibida por el usuario acerca de las infraestructuras portuarias, el valor de la mercancía influye por lo general al alza, al igual que en el resto de la cadena de transporte y logística.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 7. REGLAS GENERALES. APARTADO e)**

**DE ADICIÓN**

Se propone el siguiente texto para el apartado e):

“Artículo 7 Reglas generales.

A las tasas reguladas en este capítulo les serán de aplicación las siguientes reglas generales:

...

e) El importe de la tasa de ayudas a la navegación se fijará para todo el sistema portuario de titularidad estatal, tomando en consideración los costes directos e indirectos asociados a la dotación y adecuado mantenimiento del conjunto de instalaciones de ayuda a la navegación marítima en el litoral marítimo español, excluidas las que sirven de aproximación y acceso a los puertos y su balizamiento.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Los costes de las ayudas de navegación que sirven de aproximación y acceso a los puertos y su balizamiento se incluyen en la tasa del buque ya que no pueden considerarse costes del sistema portuario. Por dicha razón es mejor clarificarlo con el objeto de nadie pueda recurrir la tasa por doble imposición.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 7. REGLAS GENERALES. APARTADO f)**

**DE ADICIÓN**

Se propone el siguiente texto para el apartado f):

“Artículo 7 Reglas generales.

A las tasas reguladas en este capítulo les serán de aplicación las siguientes reglas generales:

...

f) Se admite la posibilidad de bonificaciones en las tasas portuarias en los supuestos y con los límites establecidos por esta Ley, con el objeto de promover la competitividad y sostenibilidad económica y ambiental de la actividad portuaria y del sistema de transporte. La aplicación a una tasa de más de una bonificación de las previstas en esta Ley se realizará de forma sucesiva y multiplicativa. A estos efectos, la cuota integra se multiplicará, sucesivamente, por los coeficientes reductores correspondientes, entendiéndose por coeficiente reductor la unidad menos el valor de la bonificación en tanto por uno.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Es conveniente introducir en la Ley, en el apartado en el que se definen las reglas generales de las tasas el principio que son admisibles bonificaciones adicionales en las tasas portuarias para promover la competitividad y

sostenibilidad de la actividad portuaria, previamente a definir su funcionamiento.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 7. REGLAS GENERALES. NUEVO APARTADO.**

**DE ADICIÓN**

Se propone un nuevo apartado g) del siguiente tenor:

“Artículo 7 Reglas generales.

A las tasas reguladas en este capítulo les serán de aplicación las siguientes reglas generales:

...

g) Con el objeto de que se pueda tomar en consideración la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria y garantizar el principio de autosuficiencia económico financiera, en un marco de competencia leal entre puertos, cada Autoridad Portuaria podrá proponer en el marco del Plan de Empresa anual tres coeficientes correctores que se aplicarán respectivamente a las cuantías básicas de las tasas del buque (T-1), del pasaje (T-2) y de la mercancía (T-3), con los siguientes límites:

1º) Los coeficientes correctores propuestos no podrán ser superiores a 1.30.

2º) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que la unidad, la rentabilidad anual del ejercicio inmediatamente anterior al plan de empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, debe ser positiva.

3º) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea mayor que la unidad, la rentabilidad anual en el ejercicio inmediatamente anterior al plan de empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, no debe ser superior al objetivo de rentabilidad anual establecido para el conjunto del sistema portuario.

4º) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que 0.70, la rentabilidad anual en el ejercicio anterior al plan de empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, no debe ser inferior al objetivo de rentabilidad anual establecido para el conjunto del sistema portuario.

5º) La diferencia entre los coeficientes correctores propuestos no podrá ser mayor que 0.30.

El Ministro de Fomento desarrollará, mediante Orden, criterios generales que deben regir las propuestas de estos coeficientes correctores, en aplicación de la política económica general que dicte el Gobierno, teniendo en cuenta los siguientes principios:

a) Máxima contribución posible de cada puerto a la competitividad de su área de influencia económica, limitando subidas de cuantías que puedan tener un efecto inflacionario o un perjuicio grave sobre determinados tráficos, particularmente aquellos altamente dependientes del puerto.

b) Autosuficiencia económica de cada Autoridad Portuaria, teniendo en cuenta tanto su evolución pasada como sus previsiones económico-financieras a medio y largo plazo, a través del establecimiento de límites inferiores sobre las cuantías.

c) Garantizar la leal competencia interportuaria, sobre la base de la eficiencia y calidad de los servicios prestados al menor coste posible, de forma que las cuantías de las tasas incorporen la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria, evitando situaciones de competencia desleal.

Cada Autoridad Portuaria realizará, en su caso, la propuesta de coeficientes correctores tomando en consideración las previsiones de evolución de sus tráficos, el nivel de endeudamiento, sus necesidades de inversión y sus objetivos de gestión, así como la rentabilidad anual objetivo y el rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio exigible para los ejercicios correspondientes. En el caso de que no se proponga ninguno se entenderá que

se mantienen los del ejercicio anterior siempre y cuando se compruebe el cumplimiento de los límites anteriores, o tendrán un valor igual a la unidad en caso de que no se hayan aprobado anteriormente. Los coeficientes correctores definitivos para cada Autoridad Portuaria se establecerán con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a estos efectos. ...”.

### **JUSTIFICACIÓN**

Con el objeto de que se pueda tomar en consideración la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria y garantizar el principio de autosuficiencia económico financiera, en un marco de leal competencia entre puertos, se introduce la posibilidad de que las Autoridades Portuarias puedan aplicar coeficientes correctores diferenciados a las cuantías básicas de cada una de las tasas, de acuerdo con determinados límites y criterios.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 7. REGLAS GENERALES. APARTADO g)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se cambia el apartado g) por h):

“Artículo 7 Reglas generales.

A las tasas reguladas en este capítulo les serán de aplicación las siguientes reglas generales:

...

h) En los casos en que esta ley establezca que la cuantía de la tasa se determine en régimen de estimación simplificada, su repercusión, cuando proceda, deberá llevarse a cabo por los sujetos pasivos por el importe que corresponda a la misma en dicho régimen.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 7. REGLAS GENERALES. APARTADO h)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado h) del siguiente tenor:

“Artículo 7 Reglas generales.

A las tasas reguladas en este capítulo les serán de aplicación las siguientes reglas generales:

...

i) Las cuotas íntegras de las tasas de utilización, las bases imponibles y gravámenes de la tasa de ocupación, y las bonificaciones aplicables a las tasas portuarias, así como los coeficientes correctores, deberán encontrarse publicadas en el portal de internet propio de cada Autoridad Portuaria. Puertos del Estado deberá consolidar dicha información en su propio portal.”

**JUSTIFICACIÓN**

Al haber introducido un nuevo apartado g), el antiguo apartados h) se redenomina como i).

Por otra parte, la transparencia de las tasas no debe limitarse a las tasas de utilización sino a todas las tasas portuarias.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 8. EXENCIONES. APARTADO 1.a)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe a) del apartado 1, quedando como sigue:

“Artículo 8. Exenciones.

1. Estarán exentos del pago de la tasas de ocupación regulada en esta ley:

a) Los órganos y entidades de las Administraciones públicas que por necesidades de funcionamiento deban situarse en el dominio público portuario, por llevar a cabo en el ámbito portuario o marítimo actividades de control oficial de mercancías, vigilancia, investigación y desarrollo tecnológico, inspección y protección del medio ambiente marino y costero, de protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, lucha contra el tráfico ilícito de drogas, seguridad pública y control de pasajeros y de mercancías, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y aquéllas relacionadas con la defensa nacional.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se mantiene la actividad de investigación y desarrollo tecnológico, así como la de enseñanzas marítimas, a cargo de órganos y entidades de las Administraciones públicas como exentas del pago de la tasa de ocupación.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 8. EXENCIONES. APARTADO 2. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se añaden dos puntos al final de la primera frase del apartado 2, quedando como sigue:

“Artículo 8. Exenciones.

...

2. Estarán exentos del pago de la tasa de actividad:

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección sintáctica. Se añade “:.”

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 8. EXENCIONES. APARTADO 2.c)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe c) del apartado 2 quedando como sigue:

“Artículo 8. Exenciones.

...

c) Los consignatarios de buques y de mercancías, debidamente autorizados, con respecto a la actividad de consignación de buques y de mercancías, siempre y cuando éstas no impliquen la ocupación de dominio público.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

A la actividad de consignación de buque, se le añade la de las mercancías, como exenta del pago de la tasa de actividad.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 8. EXENCIONES. APARTADO 2.e)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe e) del apartado 2 quedando como sigue:

“Artículo 8. Exenciones.

...

e) Los titulares de servicios comerciales y actividades que, no estando vinculados a la ocupación privativa del dominio público, estén directamente relacionados con la entrada o salida de la zona de servicio del puerto de mercancías o pasajeros.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se añade el término “titulares” para mayor precisión técnica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 8. EXENCIONES. APARTADO 2. NUEVO EPÍGRAFE.**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo epígrafe f) a las exenciones a las tasas de actividad reguladas en el apartado 2:

“Artículo 8. Exenciones.

...

f) Las corporaciones de derecho público y entidades sin fines lucrativos para aquéllas actividades que se encuentren directamente vinculadas con la actividad portuaria y que sean de interés educativo, investigador, cultural, social o deportivo, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se mantiene la exención de la tasa de actividad a las corporaciones y entidades sin fines lucrativos citadas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 8. EXENCIONES. APARTADO 3. NUEVO EPÍGRAFE.**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo epígrafe e) a las exenciones a las tasas de utilización y de ayudas a la navegación reguladas en el apartado 3:

“Artículo 8. Exenciones.

...

e) Las embarcaciones a vela con eslora no superior a 12 metros, únicamente respecto a la tasa de ayudas a la navegación.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se incluye la exención del pago de la tasa de ayudas a la navegación a las embarcaciones a vela con eslora no superior a 12 metros con el objeto de incentivar la práctica del deporte de la vela.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 9. GESTIÓN, REVISIÓN Y GARANTÍAS DE COBRO DE LAS TASAS. APARTADO 1. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE ADICIÓN**

Se añade una frase al final del primer párrafo del apartado 1:

“Artículo 9. Gestión, revisión y garantías de cobro de las tasas.

...

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

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

La legislación vigente prevé que la gestión recaudatoria en periodo ejecutivo se puede realizar tanto por la Agencia Estatal de Administración Tributaria como por otros órganos de recaudación de otras Administraciones territoriales.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 1.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el texto del apartado 1, quedando como sigue:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la ocupación del dominio público portuario, y del vuelo y subsuelo del mismo, en virtud de una concesión o autorización, e incluye la prestación de los servicios comunes del puerto relacionados con el dominio público ocupado.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Debe incluirse también como hecho imponible de esta tasa la ocupación del vuelo y subsuelo ya que se incluye posteriormente un gravamen en caso de ocupación.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 3.a)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el texto del epígrafe a) del apartado 3, quedando como sigue:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

a) Ocupación de terrenos. Será el valor de los terrenos, que se determinará sobre la base de criterios de mercado. A tal efecto, la zona de servicio se dividirá en áreas funcionales, asignando a los terrenos incluidos en cada una de ellas un valor por referencia a otros terrenos del término municipal o de los términos municipales próximos, con similares usos y condiciones, en particular los calificados como uso logístico, comercial o industrial, tomando en consideración el aprovechamiento que les corresponda. Además, en el caso de áreas destinadas a la manipulación de mercancías, podrá tomar también en consideración el valor de superficies portuarias que pudieran ser alternativas para los tráficos de dicho puerto.

En la valoración de los terrenos de cada área portuaria deberá además tenerse en cuenta el grado de urbanización general de la zona, las características de ordenación establecidas en el Plan Especial del puerto, su proximidad, accesibilidad y la conexión con los diferentes modos e infraestructuras de transporte, en particular, a las instalaciones de atraque y áreas de agua abrigada.

...”.

## **JUSTIFICACIÓN**

Para incrementar la seguridad jurídica del texto y reducir la arbitrariedad en la valoración de terrenos, dado que en muchos casos no hay terrenos en municipios próximos con similares usos a los específicamente portuarios, se debe introducir cual de ellos se pueden considerar equivalentes.

Por otro lado, se elimina el término final dado que puede inducir a pensar que hay varias valoraciones. Se trata de una sola valoración condiciona por varios criterios. Además es conveniente incluir como criterio de valoración las características de ordenación establecidas en el Plan Especial ya que puede limitar el aprovechamiento o la utilidad del mismo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 3 c) 2º 3**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el texto el punto 2º 3 del epígrafe c) del apartado 3, quedando como sigue:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

2.º.3 La depreciación anual será el resultado de dividir el valor del bien por su vida útil. En el caso 2º 1. La vida útil se determinará aplicando las tablas de vidas útiles vigentes para los activos integrantes del inmovilizado material de los organismos públicos portuarios. En el caso 2º 2. la vida útil será la que se establezca en la tasación.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se separa convenientemente la aplicación de los dos criterios para la definición de la vida útil por seguridad jurídica y por transparencia en el proceso. Parece claro que en el caso de que el bien sea construido por la Autoridad Portuaria se aplique la tabla de vidas útiles vigentes para los activos portuarios.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 4 b) PRIMER PÁRRAFO.**

**DE SUPRESIÓN**

Se suprime el primer párrafo del epígrafe b) del apartado 4, quedando como sigue:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

~~b) Respecto del espacio de agua para relleno: el 1 por ciento del valor de la base mientras el concesionario efectúa las obras de relleno en el plazo fijado para las mismas en el título de la concesión. Finalizado este plazo, el tipo de gravamen será el que corresponda según el uso o actividad.~~

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se compensa con la enmienda propuesta relacionada con la bonificación a aplicar cuando el concesionario ejecuta obra civil, la cual incluye rellenos.

La letra de denominación de apartado no se suprime ya que hay un segundo párrafo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 4 c) 1**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el texto el punto 1 del epígrafe c) del apartado 4, quedando como sigue:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

c) De acuerdo con lo dispuesto en el título de otorgamiento, en el supuesto de ocupación de obras e instalaciones para:

1º Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el 6 por ciento del valor de los terrenos y del espacio de agua, el 4 por ciento del valor de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada. En el caso de lonjas pesqueras, y otras obras o instalaciones asociadas con la actividad pesquera, el tipo de gravamen aplicable al valor de la obra o instalación será del 0,5 por ciento.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se desagregan las obras e instalaciones de los terrenos y el espacio portuario a efectos de discriminar el gravamen, siendo más reducido para las primeras para tener en cuenta los efectos de su depreciación técnica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 4. NUEVO PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica la numeración 4º por d) y se añade un nuevo párrafo, quedando como sigue:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

d) En el supuesto de uso consuntivo: el 100 por ciento del valor de los materiales consumidos.

Los gravámenes a aplicar a los terrenos e instalaciones cuyo objeto concesional sea la construcción, reparación o desguace de buque o embarcaciones serán los correspondientes a actividades portuarias, dado que estas actividades no se pueden desarrollar alejadas del litoral

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Dado que las actividades de construcción, reparación y desguace de de buques y embarcaciones no puede deslocalizarse del litoral, debe clarificarse que serán de aplicación los gravámenes correspondientes a actividades portuarias. Es importante con el objeto de mejorar la situación competitiva de nuestros astilleros en esta coyuntura económica. Además, corrección técnica en la numeración del epígrafe.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 5. PRIMER PÁRRAFO Y NUEVO PÁRRAFO.**

**DE ADICIÓN**

Se añade al primer párrafo del apartado 5 el siguiente texto:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

5. Para la determinación del valor de los terrenos y de las aguas del puerto, el Ministro de Fomento aprobará, a propuesta de cada Autoridad Portuaria, la correspondiente valoración de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación, cuya gestión se atribuye a cada Autoridad Portuaria, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda y de Puertos del Estado. La propuesta de la Autoridad Portuaria deberá estar justificada e incluir una memoria económico-financiera.

Previamente a la solicitud de estos informes y a la remisión del expediente al Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria someterá a información pública su propuesta durante un plazo no inferior a veinte días.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Debe incluirse que la propuesta de la Autoridad Portuaria debe estar debidamente justificada. Por otra parte es conveniente someter la valoración de terrenos a información pública.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 5. TERCER PÁRRAFO Y NUEVO PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el tercer párrafo del apartado 5 quedando como sigue:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

5. Para la determinación del valor de los terrenos y de las aguas del puerto...

...

Tales valoraciones se actualizarán el 1 de enero de cada año en una proporción equivalente al 75 por ciento de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) correspondiente al mes de octubre anterior. Además podrán revisarse para la totalidad de la zona de servicio y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación cada cinco años y, en todo caso, deberán revisarse al menos cada 10 años. Asimismo, deberán revisarse cuando se apruebe o modifique el instrumento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, en la parte de la zona de servicio que se encuentre afectada por dicha modificación o cuando se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a su valor. Cuando se incorpore un nuevo terreno se le asignará el valor correspondiente a los terrenos del área funcional de similares características.

La actualización del valor de los terrenos y aguas del puerto no afectará a las concesiones y autorizaciones otorgadas, sin perjuicio de la actualización de la cuantía de la tasa conforme a lo previsto en el apartado siguiente.”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se establece una fórmula cuantitativa para la actualización de las valoraciones de terrenos y aguas del puerto, a fin de permitir a los concesionarios un marco de referencia más concreto a la hora de realizar sus propios estudios económico-financieros. Se pasa del 85% a un 75% a efectos de reducir al máximo posible el efecto inflacionario de los puertos. Por otro lado, cuando se modifica el instrumento de delimitación de espacios y usos portuarios, la actualización de la valoración deberá ser obligatoria y no potestativa. También es oportuno llenar el vacío legal que existe a la hora de valorar un terreno nuevo mientras no se produce una nueva valoración. Conviene por último separar la actualización de las valoraciones de la actualización de las tasas por ocupación en concesiones ya otorgadas, que tiene su propia regulación.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 6. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el primer párrafo del apartado 6 quedando como sigue:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

6. La Autoridad Portuaria reflejará en las condiciones de la concesión o autorización la cuota íntegra de la tasa, que será actualizada anualmente, En lo que respecta a la ocupación de terrenos y aguas, en una proporción equivalente al 75% de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) correspondiente al mes de octubre anterior.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se mantiene una regulación de la tasa de ocupación en la que solamente se actualiza la parte correspondiente a los terrenos y lámina de agua. Se pasa del 85% a un 75% a efectos de reducir al máximo posible el efecto inflacionario de los puertos.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 6. SEGUNDO PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el segundo párrafo del apartado 6 quedando como sigue:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

6. La Autoridad Portuaria reflejará en las condiciones de la concesión o autorización...

...

La cuota íntegra de la tasa en las concesiones y autorizaciones será, además, revisada de acuerdo con las nuevas valoraciones que sean aprobadas por el Ministro de Fomento de conformidad con lo establecido en el apartado anterior. Si como consecuencia de estas revisiones la cuantía de la cuota íntegra sufriera un incremento superior al 10 por ciento, se aplicará un incremento máximo anual del 10 por ciento hasta alcanzar la cuota resultante de la nueva valoración. Todo ello, sin perjuicio de la actualización prevista en el párrafo precedente. En ningún caso, como consecuencia de las revisiones que se produzcan durante el periodo de vigencia de la concesión, el importe de la cuota íntegra de la tasa podrá incrementarse en más de un 20 por ciento, cada quince años, de la cuantía fijada en el título administrativo o, en su caso, de la establecida en una revisión anterior, debidamente actualizada en ambos casos en función del IPC. La anterior limitación no será de aplicación a las áreas de la zona de servicio destinadas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad y otros usos no portuarios.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se mantiene una limitación de incremento de la tasa de ocupación a medio plazo, como referencia para los concesionarios y garantía de evitar un efecto inflacionario a medio y largo plazo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 7. NUEVO PÁRRAFO.**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo párrafo al apartado quedando como sigue:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

7. El devengo de la tasa se producirá en el momento de notificación

...

Además, con carácter excepcional, y debidamente justificado, la Autoridad Portuaria podrá admitir pagos diferidos de esta tasa, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

a) los pagos anuales de esta tasa serán siempre superiores al 75% de la cuantía correspondiente a cada año.

b) en un periodo máximo de 10 años, la suma de los pagos anuales percibidos deberá ser igual a la cuantía total acumulada correspondiente a dicho periodo.

c) El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria deberá aprobar el plan de pagos diferidos, previo informe favorable de Puertos del Estado.

d) En caso de extinción de la concesión o autorización por cualquier causa durante el periodo de pagos diferido, deberán liquidarse las cantidades pendientes de pago hasta alcanzar la cuantía total de la tasa que le corresponda.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se propone modular temporalmente los pagos por la tasa de ocupación, con carácter excepcional y debidamente justificado, sin que esta medida suponga una pérdida de ingresos para las Autoridades Portuarias.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 8.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 8 quedando como sigue:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

8. En los concursos convocados por la Autoridad Portuaria para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener, entre los criterios para su resolución, el de que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no estarán sometidas al régimen de actualización previsto en el apartado 6.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 9. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el primer párrafo del apartado 9 quedando como sigue:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

9. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones a la cuota de la tasa, debiendo reflejarse en las condiciones de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:

...”

**JUSTIFICACIÓN**

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7 f) la aplicación de más de una bonificación se realiza de forma sucesiva y multiplicativa. Mantener que las bonificaciones se realizan sobre la cuota íntegra puede ser contradictorio con este principio ya que podría entenderse que la cantidad a bonificar se corresponde con un porcentaje de la cuota íntegra. Se elimina el término “íntegra” por seguridad jurídica, por evitar dudas de aplicación y por coherencia con las reglas de aplicación de las bonificaciones.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 9. 1 a) FÓRMULA.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica la fórmula del punto 1 del epígrafe a) del apartado 9 quedando como sigue:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

9. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones a la cuota de la tasa, debiendo reflejarse en las condiciones de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:

...

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

donde:

b = Bonificación (%) redondeada a la primera cifra decimal, aplicable desde el momento de finalización de las obras, según el plazo aprobado.

Cr = Coste medio del relleno establecido por la Autoridad Portuaria (€/m<sup>3</sup>), calculado en el momento de otorgamiento de la concesión.

h= Altura media del relleno hasta un metro por encima de la pleamar viva equinoccial (m).

$V_t$  = Valor de la superficie que vaya a ser objeto de relleno, a efectos de la concesión de dominio público (€/m<sup>2</sup>) en el momento de otorgamiento de la concesión.

$t$  = Tipo de gravamen anual (%) fijado en el otorgamiento de la concesión.

$n$  = Plazo restante de la concesión en el momento de finalización de las obras.

$k=1,20$  para  $n$  menor o igual a 10 años y  $k=1,15$  para  $n$  mayor que 10 años.

...”

### **JUSTIFICACIÓN**

Se aumenta el límite de la bonificación y se introduce un factor  $k$  que incentiva la inversión privada, sobre todo cuando el plazo de la concesión es corto (menor de 10 años).

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 9.2.a). FÓRMULA.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica la fórmula del punto 2 del epígrafe a) del apartado 9 quedando como sigue:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

9. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones a la cuota de la tasa, debiendo reflejarse en las condiciones de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:

...

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

donde:

b = Bonificación (%) redondeada a la primera cifra decimal, aplicable desde el momento de finalización de las obras, según el plazo aprobado.

Ic = Inversión unitaria en obras de consolidación o mejora de terrenos establecida por la Autoridad Portuaria (€/m<sup>2</sup>), calculada en el momento de otorgamiento de la concesión.

$V_t$  = Valor de la superficie de terreno que vaya a ser objeto de consolidación o mejora, a efectos de la concesión de dominio público (€/m<sup>2</sup>), en el momento de otorgamiento de la concesión.

$t$  = Tipo de gravamen anual (%) fijado en el otorgamiento de la concesión.

$n$  = Plazo restante de la concesión en el momento de finalización de las obras.

$k=1,20$  para  $n$  menor o igual a 10 años y  $k=1,15$  para  $n$  mayor que 10 años.

...”

### **JUSTIFICACIÓN**

Se aumenta el límite de la bonificación y se introduce un factor  $k$  que incentiva la inversión privada, sobre todo cuando el plazo de la concesión es corto (menor de 10 años).

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 9. a) 3º**

**DE SUSTITUCIÓN**

Se sustituye el texto del punto 3º del epígrafe a) del apartado 9 por el siguiente:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

9. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones a la cuota de la tasa, debiendo reflejarse en las condiciones de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:

...

3º En el caso de que se produzcan simultáneamente obras de relleno y de consolidación o mejora a cargo del concesionario sobre la misma superficie, la bonificación será la suma de las obtenidas de acuerdo con las formulaciones de los apartados 1º y 2º, sin que la suma de ambas pueda superar el 75 por ciento.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se permite que las bonificaciones por inversiones en obras de relleno y por inversiones en obras de consolidación y mejora sean compatibles, aunque sujetas al límite conjunto del 75%.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 9 d)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se añade un texto al final del epígrafe d) del apartado 9:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

9. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones a la cuota de la tasa, debiendo reflejarse en las condiciones de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:

...

d) Cuando el titular de la concesión o autorización sea una corporación de derecho público cuya actividad se encuentre directamente vinculada con la actividad portuaria: el importe de esta bonificación será del 50 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa asociada a los espacios terrestres, los de agua y a las obras e instalaciones destinados exclusivamente a la finalidad corporativa, a cuyo efecto deberá incluirse en el título de otorgamiento un plano en el que se determine la superficie, obras e instalaciones dedicadas a dicha finalidad.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se acota el ámbito de aplicación de la bonificación exclusivamente a los elementos destinados a la finalidad corporativa.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 9. e)**

**DE ADICIÓN**

Se modifica el texto del epígrafe e) del apartado 9, quedando como sigue:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

9. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones a la cuota de la tasa, debiendo reflejarse en las condiciones de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:

...

e) Cuando el titular de la concesión sea un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos, siempre que al menos un 80 % de los atraques estén destinados a embarcaciones con eslora inferior a doce metros: el importe de esta bonificación será del 30 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa asociada a los espacios terrestres, los de agua y a las obras e instalaciones destinados exclusivamente a la realización de actividades náuticas, a cuyo efecto deberá incluirse en el título de otorgamiento un plano en el que se determine la superficie, obras e instalaciones dedicadas a dicha finalidad.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se acota con más claridad el ámbito de aplicación de la bonificación.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 9. NUEVO EPÍGRAFE.**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo epígrafe f) al final del apartado 9:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

9. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones a la cuota de la tasa, debiendo reflejarse en las condiciones de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:

...

f) Cuando el titular de la concesión ejecute a su cargo obra civil correspondiente a infraestructuras, rellenos, obras de consolidación y mejora del terreno, superestructuras e instalaciones destinadas a actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte y a la prestación de servicios portuarios (excluida la relacionada con equipos de manipulación de mercancías), por un plazo de ejecución mínimo de tres meses y superficie mínima de 1.000 metros cuadrados: el importe de esta bonificación será del 95 por ciento de la cuota de la tasa, aplicada a la liquidación correspondiente a la superficie sobre la que se realizan las obras y durante el periodo de ejecución de las mismas, hasta la fecha de su finalización establecida por la Autoridad Portuaria al aprobar el proyecto, o establecida en el título concesional, con un máximo de dos años, de conformidad con lo siguiente:

- el concesionario deberá solicitarlo antes del inicio de las obras

- en la superficie sobre la que se ejecuten las obras no tendrá lugar actividad de explotación alguna por la que el concesionario pueda obtener beneficio económico.

- las obras deben corresponder a un proyecto aprobado por la Autoridad Portuaria.

- el concesionario deberá estar al corriente de sus obligaciones concesionales, en especial las relativas a compromisos de inversión, abono de tasas portuarias, y en su caso compromisos de política comercial.

- El concesionario no debe hallarse en situación de impago de tasas, ni tenga incoado expediente sancionador o de caducidad de la concesión o suspensión o extinción de la licencia.

- en el supuesto de que el proyecto contemple la ejecución de la obra por fases, cada una de las fases se considerará por separado a la hora de aplicar la bonificación.

En el supuesto de que el concesionario incumpliese alguno de estos requisitos, la bonificación quedará automáticamente extinguida y el concesionario deberá abonar a la Autoridad Portuaria las cantidades bonificadas más los intereses correspondientes.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se añade una bonificación del 95% a la tasa de ocupación referida al espacio y periodo en el que y durante el cual se ejecutan obras destinadas al intercambio modal, con el fin de incentivar la inversión privada, con un máximo de dos años.

Esta bonificación viene a compensar a aquellos concesionarios que ejecutan obra civil y que durante el periodo de ejecución no hacen uso de la porción de suelo afectado.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 9. NUEVO EPÍGRAFE.**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo epígrafe g) al final del apartado 9:

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

9. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones a la cuota de la tasa, debiendo reflejarse en las condiciones de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:

...

g) Cuando el objeto de la concesión consista una terminal de vehículos en régimen de mercancía y en la concesión se disponga de superficie adicional de almacenamiento con base en inversiones ejecutadas por el concesionario mediante la construcción de almacenes o silos verticales, superior, en su conjunto, a la propia superficie objeto de concesión, esta bonificación será del 30% de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos. Esta bonificación será aplicable a partir de la entrada en servicio de las superficies adicionales. En el caso de que las superficies adicionales estén en servicio antes de la fecha de entrada en vigor de esta Ley se aplicará a partir de dicha fecha.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se añade una bonificación del 30% cuando el concesionario ejecute almacenes o silos verticales para vehículos en régimen de mercancía, debido a que se genera superficie adicional algo que mejora el aprovechamiento del suelo e infraestructuras existente.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 10. TASA DE OCUPACIÓN. APARTADO 10. NUEVO APARTADO.**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo apartado 10 al artículo 10

“Artículo 10. Tasa de ocupación.

...

10. Con el objeto de impulsar la competitividad de los puertos españoles y su adaptación a las condiciones existentes en cada momento en los mercados internacionales, cuando el objeto concesional sea una terminal marítima de mercancías podrán aplicarse bonificaciones singulares con carácter anual de hasta el 30 % de la cuota correspondiente a la tasa de ocupación.

A propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, en el correspondiente plan de empresa se deberá fijar de forma motivada las bonificaciones aplicables a cada uno de los tipos de terminales de mercancías de acuerdo con la situación coyuntural en que se encuentra el puerto en relación con las condiciones existentes de competencia internacional y de los mercados asociados con la mercancía que se manipula en la misma. En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que en su caso se apruebe, se incluirán las bonificaciones asignadas a cada tipo de estas terminales.

Esta bonificación o la posibilidad de la misma no deberá reflejarse en ningún caso en el título de otorgamiento de la concesión o autorización. La aplicación de esta bonificación en un ejercicio no genera al sujeto pasivo el

derecho a percibirla en ejercicios sucesivos ni ningún tipo de derecho concesional.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se introduce la flexibilidad necesaria como para permitir a determinados concesionarios, y con carácter puntual, adaptarse a los posibles cambios coyunturales.

Un ejemplo es la crisis económica, la cual está produciendo que muchas terminales marítimas de mercancías tengan dificultades coyunturales para poder soportar los costes fijos asociados a las concesiones de terminales al haberse reducido drásticamente los volúmenes de carga. El caso más evidente son las terminales de automóviles y algunas terminales de contenedores. A su vez, la crisis ha producido una caída importante de los fletes, presionando a las terminales para que reduzcan el precio de sus servicios. Por dicha razón se considera conveniente introducir una bonificación a la tasa de ocupación que permita coadyuvar a la adaptación de las terminales a la cambiante situación de los mercados. Se diseña variable para que permita su adaptación a cada situación concreta en tiempo y espacio, así como a las condiciones en que se encuentra cada puerto.

Esta bonificación es singular por lo que no se introduce en el apartado 9 de bonificaciones ya que las bonificaciones incluidas en dicho apartado deben reflejarse en el título de otorgamiento y generan derechos concesionales.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 11. TASA DE ACTIVIDAD APARTADOS 1 Y 2.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la sustitución de la palabra “contrato” por la de “licencia” cuando se haga referencia al título habilitante para la prestación de los servicios portuarios, quedando los apartados 1 y 2 del artículo 11 como sigue:

“Artículo 11. Tasa de actividad.

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario, sujetas a autorización por parte de la Autoridad Portuaria.

En el supuesto de que las anteriores actividades impliquen la ocupación del dominio público portuario, la autorización de actividad se entenderá incorporada en la correspondiente concesión o autorización de ocupación del dominio público, sin perjuicio de la exigencia de las tasas que procedan por ambos conceptos.

En el supuesto de que la actividad implique la prestación de un servicio portuario, la autorización de actividad se entenderá incorporada en la correspondiente licencia o título administrativo habilitante de prestación del servicio portuario, debiendo incluirse esta tasa en la mencionada licencia.

2. Será sujeto pasivo de la tasa, el titular de la autorización de actividad, el titular de la concesión o autorización de ocupación de dominio público o el titular de la licencia de prestación de servicio portuario, según proceda.

...”.

## **JUSTIFICACIÓN**

Se considera que la fórmula de la licencia resulta más apropiada que el contrato como título habilitante para la prestación de los servicios portuarios, desde el punto de vista de la competencia.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 11. TASA DE ACTIVIDAD.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un texto al final del apartado 3 del artículo 11, quedando como sigue:

“Artículo 11. Tasa de actividad.

...

3. El devengo de la tasa se producirá en la fecha de inicio de la actividad o, en el caso de actividades que impliquen la ocupación del dominio público portuario, desde el plazo máximo para el inicio de la actividad establecido en el título concesional, salvo causas justificadas a juicio de la Autoridad Portuaria.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se considera conveniente penalizar la ocupación de dominio público portuario sin que se desarrolle ninguna actividad productiva sobre el mismo, sin perjuicio de ser causa de caducidad. Con ello se evitan ocupaciones cuya finalidad es evitar que otro concesionario de la competencia pueda optar a la misma.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 11. TASA DE ACTIVIDAD. APARTADO 4.a)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el texto del epígrafe a) del apartado 4 como sigue:

“Artículo 11. Tasa de actividad.

...

4. La cuota íntegra de la tasa, se calculará por la Autoridad Portuaria, aplicando a la base imponible el correspondiente tipo de gravamen de acuerdo con los siguientes criterios y límites:

...

a) Criterios para la fijación de la base imponible:

1º) En los servicios y actividades de manipulación de carga, la base imponible será el número de unidades de carga manipuladas, medidas en toneladas, número de contenedores u otros elementos de transporte tipificados, vehículos o cualquier otra unidad de presentación de la mercancía.

2º) En el servicio al pasaje será el número de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje embarcados y desembarcados.

3º) En los servicios técnico-náuticos será el número de unidades de arqueo bruto (GT) de los buques servidos o el número de servicios prestados.

4º) En el servicio de recogida de desechos procedentes de buques será la cantidad recogida o el número de servicios prestados.

5º) En el resto de servicios y actividades portuarias, así como las auxiliares y complementarias, la base imponible será el número de unidades representativas de la cuantía del servicio prestado o de la actividad

desarrollada o el número de servicios prestados. Cuando no sea posible su medición, será el volumen de negocio desarrollado en el puerto.

6º) En el caso de actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad será el número de unidades representativas de la cuantía de la actividad desarrollada o el volumen de negocio desarrollado en el puerto.

...”.

### **JUSTIFICACIÓN**

Se aclaran las bases imponibles de esta tasa.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 11. TASA DE ACTIVIDAD. APARTADO 4 b)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el texto del epígrafe b) del apartado 4 como sigue:

“Artículo 11. Tasa de actividad.

...

4. La cuota íntegra de la tasa, se calculará por la Autoridad Portuaria, aplicando a la base imponible el correspondiente tipo de gravamen de acuerdo con los siguientes criterios y límites:

...

b) La Autoridad Portuaria fijará el tipo de gravamen, el cual deberá garantizar la adecuada explotación del dominio público portuario, tomando en consideración, entre otros:

- Las características y condicionamientos específicos de cada actividad y su situación competitiva.
- El interés portuario de la actividad y de su influencia en la consolidación de tráficos existentes y captación de nuevos tráficos.
- El nivel de inversión privada.
- Las previsiones razonables de la información económico-financiera de la actividad, de acuerdo con los siguientes límites:

Superior:

En los casos previstos en la letra a), apartados 1º), 2º), 3º), 4º) y 5º), la cuota íntegra anual de la tasa no podrá exceder del mayor de los siguientes valores que sean aplicables:

1º) Del 100 por ciento de la cuota líquida anual de la tasa por ocupación del dominio público.

2º) De la cantidad que resulte de aplicar los siguientes tipos de gravamen al volumen de tráfico portuario manipulado:

0,60 €, por tonelada de granel líquido.

0,90 €, por tonelada de granel sólido.

1,20 €, por tonelada de mercancía general.

10,00 €, por unidad de contenedor normalizado menor o igual de 20', incluida en su caso una plataforma de hasta 6,10 m, y vehículo rígido con caja de hasta 6,10 m.,

20,00 € por unidad de contenedor normalizado mayor que 20', incluida en su caso una plataforma de transporte, semirremolque o remolque de hasta 12,30 m y vehículo rígido o articulado con caja de hasta 12,30 m.

25,00 € por unidad de vehículo articulado con varios remolques o semirremolques (tren de carretera).

1,50 € por unidad de elemento de transporte o de carga vacío que no tengan la condición de mercancía..

4,00 €, por vehículo en régimen de mercancía de más de 1.500 Kg. de peso y 2,00 € por vehículo en régimen de mercancía de no más de 1.500 Kg. de peso.

1,80 €, por pasajero.

2,00 €, por motocicletas, vehículos de dos ruedas, automóviles de turismo y vehículos similares, incluidos elementos remolcados, en régimen de pasaje.

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

Estos tipos máximos se actualizarán anualmente en la misma proporción equivalente al 75% de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre. Dicha actualización será efectiva a partir del 1 de enero siguiente.

3º) Del 6 por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización.

La cuota íntegra anual en el caso previsto en la letra a) apartado 6º) no será superior al 8 por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización o licencia.

Inferior:

En los casos previstos en la letra a), apartados 1º), 2º), 3º), 4º) y 5º), la cuota íntegra anual no será inferior a los siguientes valores, según corresponda:

1º) Cuando la actividad se realice con ocupación privativa del dominio público portuario, un 20 por ciento de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación correspondiente a los valores de los terrenos y de las aguas ocupadas. No obstante, en estos casos, cuando se adopte como base imponible de la tasa de actividad el volumen de tráfico, no podrá ser inferior al valor resultante de aplicar el tipo de gravamen fijado al tráfico o actividad mínimo anual comprometido, en su caso, en el título habilitante de la ocupación del dominio público.

2º) Cuando la actividad se realice sin ocupación privativa del dominio público, un uno por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización o licencia.

La cuota íntegra anual en el caso previsto en la letra a) apartado 6º) no será inferior al 2 por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización.

La base imponible y el tipo de gravamen asociado a la misma se fijarán, en el momento de otorgamiento de la autorización o licencia, de acuerdo con los criterios y límites establecidos en este Artículo, debiendo figurar en la

autorización de actividad, en la licencia, o en su caso, en el título habilitante de la concesión o autorización de ocupación privativa de dominio público portuario. La base imponible y el tipo de gravamen no serán revisables, sin perjuicio de su actualización conforme a lo establecido en el apartado 5 de este Artículo.

### **JUSTIFICACIÓN**

Se corrige el texto a efectos de darle más precisión jurídica y se reordenan los criterios y límites superior e inferior. Se visualiza mejor cuando existe ocupación de dominio público portuario y se añade el término “licencia” a efectos de considerar un régimen de acceso libre y reglado de prestación de servicios. Por último, se indexan los límites con arreglo al 75% del IPC, en coherencia con la actualización del gravamen incluido en el apartado 5.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 11. TASA DE ACTIVIDAD. APARTADO 5.**

**DE SUPRESIÓN**

Se suprime el apartado 5 del artículo 11.

**JUSTIFICACIÓN**

El contenido de este apartado se ha incorporado al epígrafe b) del apartado 4, en lo relativo al límite inferior, como mejora técnica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 11. TASA DE ACTIVIDAD. APARTADO 6.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se añade un nuevo texto al apartado 6, que pasa a numerarse como 5, tal y como sigue:

“Artículo 11. Tasa de actividad.

...

5. Cuando la base imponible de la tasa no sea el volumen de negocio, el tipo de gravamen se actualizará anualmente a partir del 1 de enero, en la misma proporción equivalente al 75 por ciento de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre anterior. Dicha actualización se hará efectiva a partir del 1 de enero siguiente.

”.

**JUSTIFICACIÓN**

El apartado 6 pasa a numerarse como 5 y en él se suprime la primera parte por haberse ya considerado en el apartado 4 de este mismo artículo, por razones de mejora técnica. Se regula la actualización de la tasa de actividad de forma indexada con el 75% del IPC, de forma coherente con la de ocupación y con los tipos de gravámenes máximos de esta tasa.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 11. TASA DE ACTIVIDAD. APARTADO 7.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el texto de forma que se extiende el periodo sobre el que se calcula la cuantía de la tasa de actividad hasta un máximo de cinco años, en su caso, quedando el apartado 7 (reenumerado como 6) del siguiente tenor:

“Artículo 11. Tasa de actividad.

...

6. La tasa será exigible de conformidad con lo establecido en las cláusulas del título habilitante, sin que se pueda establecer un plazo de liquidación superior a un año. En el supuesto de que la tasa sea exigible por adelantado su cuantía se calculará para el primer ejercicio sobre las estimaciones efectuadas en relación con el volumen de tráfico o de negocio y en los ejercicios sucesivos sobre los datos del año anterior, procediéndose a la regularización de la misma al final de cada ejercicio con los datos reales. “

**JUSTIFICACIÓN**

El apartado 7 pasa a numerarse como 6 y se introducen modificaciones con el objeto de que, por la propia naturaleza del concepto de tasa, la cuantía de la misma responda a los datos reales y no a estimaciones o valores medios. En cualquier caso la tasa debe liquidarse al final del ejercicio con los datos reales.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 11. TASA DE ACTIVIDAD. APARTADO 8.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 8, que pasa a numerarse como 7, como sigue:

“Artículo 11. Tasa de actividad.

...

7. En los concursos convocados por la Autoridad Portuaria para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener, entre los criterios para su resolución el de que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no deberán actualizarse conforme a lo establecido en el apartado 5”.

**JUSTIFICACIÓN**

El apartado 8 pasa a numerarse como 7 y en él se excluyen de la actualización las cantidades adicionales en el pago de la tasa ofertadas a los concursos de concesiones y autorizaciones, con el fin de no encarecer las tasas portuarias.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE. APARTADO 1.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 1 como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

1. El hecho imponible de esta tasa es la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias, que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y la estancia en los mismos en las condiciones que se establezcan. Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público  
...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone suprimir el adjetivo “fijas” ya que puede haber instalaciones flotantes (p.e. muelles flotantes) que también deben estar incluidos en el hecho imponible. Es decir, la tipología de las obras o instalaciones no tiene que influir en el hecho imponible.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE. APARTADO 4.I. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el primer párrafo del apartado 4.I como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias, la cantidad resultante del producto de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por el tiempo de estancia, computado en periodos de una hora o fracción con un mínimo de tres horas por escala y un máximo de 15 horas por escala cada 24 horas, y por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica B o S en el caso de transporte marítimo de corta distancia, el coeficiente corrector de la tasa del buque aprobado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 g) y los siguientes coeficientes, según corresponda: ...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone eliminar la expresión “expresada en euros”, dado que la cuota básica ya se expresa en estas unidades y constituye una redundancia. Se mantienen dos cuotas básicas, B con carácter general excluido el transporte marítimo de corta distancia y S para este último caso, que permita diferenciar

ambas, de cara al establecimiento de valores genéricos para todas las Autoridades Portuarias. La consideración del transporte marítimo de corta distancia como bonificable se puede entender como ayuda de Estado. Por tanto, es preferible definirla como una cuantía básica específica al adaptarse mejor al principio de equivalencia al coste. A ambas cuantías básicas se les podrá aplicar el coeficiente corrector de la tasa del buque propio de cada Autoridad Portuaria, en función de sus singularidades y con arreglo a los criterios generales que determine por Orden el Ministerio de Fomento.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE. APARTADO 4.I.1º)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe 1º) del apartado 4.I como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

1º) Atraque no otorgado en concesión o autorización:

Buques atracados de costado a muelles o pantalanes: 1,00

Buques atracados de punta a muelles o pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la consideración de atraques, y buques fondeados: 0,80

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. También afecta a los atraques en régimen de autorización.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE. APARTADO 4.I.2º).**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe 2º) del apartado 4.I como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

...

2º) Atraque otorgado en concesión o autorización:

Atracados o fondeados con espacio de agua en concesión o autorización siempre que la superficie del espacio de agua otorgado en concesión sea por lo menos la superficie requerida por el buque para su permanencia en el puesto de atraque en condiciones de seguridad:

- 0,60 para buques atracados de costado a muelles o pantalanes.
- 0,50 para buques atracados de punta a muelles y pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la condición de atraques, y buques fondeados.

Atracados o fondeados sin espacio o con espacio insuficiente de agua en concesión o autorización:

- 0,70 para buques atracados de costado a muelles o pantalanes.
- 0,60 para buques atracados de punta a muelles y pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la condición de atraques, y buques fondeados.

...”.

## **JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. También afecta a los atraques en régimen de autorización. Además, se recoge el hecho de que según el tipo de atraque el buque ocupe diferente superficie de agua en condiciones de seguridad. En este caso, se distingue entre el buque atracado de costado y el resto, por coherencia con los atraques no concesionados.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE. APARTADO 4.I. 4º)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe 4º) del apartado 4.I como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

...

4º) Atraque o fondeo de buques que entran en Zona I únicamente para avituallarse, aprovisionarse o reparar, con estancia máxima de 48 horas, se aplicará un coeficiente de 0,25 a la cuota íntegra prevista en los apartados 1º) a 3ª). Para estancia superior a 48 horas, se aplicará el régimen general que le corresponda para todo el periodo.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. El caso contemplado se cruza con los tres anteriores. Por lo tanto, conviene relacionarlo, manteniendo la base de medida de tiempo de los anteriores, esto es, por horas. Además, debe recordarse la posibilidad de acogerse a lo dispuesto en el apartado 8.3.d).

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE. APARTADO 4.I.5º). PÁRRAFOS DEL 1º AL 9º**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifican los párrafos del 1 al 9 el epígrafe 5º) del apartado 4.I tal y como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

...

5º) En razón de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque o fondeo situadas en la Zona I, bien por desarrollar el buque sus actividades fundamentalmente en el interior de la zona de servicio del puerto, bien por permanecer en el puesto de atraque, se exceptúan del régimen tarifario establecido en los anteriores apartados 1º y 4º a los buques cuando cumplan las citadas condiciones, a los cuales se aplicará los siguientes coeficientes según corresponda:

Buques de tráfico interior de mercancías y pasajeros exclusivamente en la zona de servicio del puerto, o en aguas marítimas interiores tales como rías o bahías: 4,00

Buques destinados al dragado y al avituallamiento: 4,67

Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace, fuera de un astillero: 1,33

Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace en astillero: 0,50

Buques pesqueros, cuando estén en paro biológico, en veda o carezcan de licencia: 0,45

Buques en depósito judicial: 1,00

Buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes: 4,67

Buques destinados a la prestación de los servicios de remolque, amarre, practica y a otros servicios portuarios: 2,33.

Otros buques cuya estancia sea superior a un mes, a partir de que finalice dicho periodo: 4,67.

A los efectos de aplicación de este apartado, se considerará estancia y utilización prolongada la que sea debida a los supuestos anteriores siempre que sea superior a siete días, salvo lo específicamente dispuesto al respecto en el último supuesto.

En los supuestos de buques destinados a dragados y avituallamiento y de buques destinados a los servicios de remolque, amarre, practica y a otros servicios portuarios, serán de aplicación los valores de 4,67 y 2,33 respectivamente, desde el primer día de estancia en la Zona I.

...”.

## **JUSTIFICACIÓN**

Se propone una corrección técnica que permita sustituir la consideración de otros supuestos de atraque o fondeo, por una referencia más concreta a buques que cumplen una serie de condiciones ligadas a la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque y aguas del puerto.

Los supuestos coinciden básicamente, aunque con algunas excepciones y correcciones, con los del Proyecto de Ley. Por ejemplo, por seguridad jurídica y por no discriminación del usuario se propone eliminar la referencia a la última operación de descarga en el caso de los buques pesqueros en paro biológico. Si no es así, habría buques en paro biológico a los que se les aplicaría diferente tasa únicamente en función de donde realizaron la última descarga. En los buques pesqueros es normal que la base esté en un puerto y la descarga se haga en otro. Los criterios comerciales de los pesqueros no deben incidir en la política de tasas.

Simultáneamente en el penúltimo supuesto debe introducirse “incluso” delante de pesqueros, ya que en otro caso podría considerarse que hay duplicidad con el supuesto motivado en el apartado anterior.

Para que no haya dudas sobre los buques a los cuales es de aplicación este apartado debe definirse el concepto “estancia prolongada” con el objeto de que no pueda alterarse los objetivos perseguidos por la excepcionalidad de este artículo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE. APARTADO 4.1.5º). ÚLTIMOS PÁRRAFOS.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifican los últimos párrafos del epígrafe 5º) del apartado 4.1 tal y como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

...

5º) En razón de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque o fondeo situadas en la Zona I...

...

Además, la cuota íntegra de la tasa en los supuestos de este apartado 5º) será la que resulte de aplicar a la prevista los coeficientes siguientes, siempre que el puesto de atraque esté otorgado en concesión o autorización:

En atraques otorgados en concesión o autorización, sin espacio o con espacio insuficiente de agua en concesión o autorización: 0,70.

En atraques otorgados en concesión o autorización, cuando el espacio de agua ocupada esté también en concesión o autorización, siempre que la superficie del espacio de agua otorgado en concesión sea al menos la superficie requerida por el buque para su permanencia en el puesto de atraque en condiciones de seguridad: 0,60.

En puertos otorgados en concesión: 0,30.

...”.

### **JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con la distribución de porcentajes equivalentes establecidos con carácter general para los atraques otorgados en concesión (Ver apartado a) 1º a 3º. A su vez, se propone mantener los criterios propuestos en enmiendas anteriores para la definición del espacio mínimo de agua concesionada establecidos en dichos apartados.

Por otra parte hay una incoherencia entre la redacción de este artículo y el contenido del artículo 8.3.d) que declara exento de las tasas de utilización a los buques a flote en astillero si éste está concesionado, incluyendo la lámina de agua. Se propone resolver esta incoherencia.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE. APARTADO 4.I.6º)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe 6º) del apartado 4.I tal y como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

...

6º) Sin utilización de puesto de atraque o fondeo:

En el caso de acceso o partida de los buques hasta o desde dique seco o flotante, grada o instalación de varada, o en general por acceso sin utilización de puesto de atraque o fondeo, la cuota íntegra de la tasa será el producto de la cuantía básica (B o S en el caso del transporte marítimo de corta distancia), por el coeficiente corrector de la tasa del buque establecido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7.g), por la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT, con un mínimo de 100 GT) y por un coeficiente igual a 2,00

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se aclara que la tasa corresponde al caso en que no hay utilización de atraque o fondeo – ya está referida a la zona I - , y se paga en concepto de acceso y abrigo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE (T-1). APARTADO 4.I.7º)**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir al final que los coeficientes para los tráficos de cruceros son compatibles con los de los apartados 1º, 2º y 3º del mismo apartado 4.I.

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

...

7º) A los buques de crucero turístico:

Con carácter general: 0.70

Cuando realicen una escala en un puerto considerado como puerto base, de acuerdo con la definición contenida en el Anexo II de esta Ley: 0.56

Cuando pertenezcan a una misma compañía de cruceros, de acuerdo con la definición contenida en el Anexo II de esta Ley, siempre que en conjunto realicen al menos 12 escalas en un año como puerto base u 8 escalas si el tráfico es manifiestamente estacional: 0.50

Se entiende que el tráfico es manifiestamente estacional cuando todas las escalas anuales se concentran en un trimestre.

Estos coeficientes son compatibles con los de los apartados 1º, 2º y 3º"

### **JUSTIFICACIÓN**

Se corrige lo que se estima un error del proyecto de Ley, dado que no hay razón alguna para que, tal y como ha venido ocurriendo hasta ahora, a los cruceros no se les aplique de forma conjunta el coeficiente relacionado con la gestión del atraque, contemplado en los apartados 1º, 2º y 3º y el coeficiente relacionado con el vínculo que tiene la compañía de cruceros con el puerto, contemplado en el apartado 7º.

Con esta enmienda se equipara el tratamiento dado a todos los buques desde el punto de vista de la gestión del atraque.

Por otra parte, se reducen los coeficientes para que no se produzcan en ningún caso aumentos de tasas respecto a las contempladas en la legislación vigente.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE (T-1). NUEVO APARTADO 4.I.8º**

**DE ADICIÓN**

Se propone la introducción de un nuevo apartado 4.I.8º, suprimiendo el anterior 4.I.8º

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

...

8º) A los buques que realicen la carga o descarga de mercancías por rodadura, tales como los de tipo ro-ro puro, ro-pax, con-ro y ferry:

Con carácter general: 0.90

Cuando esté integrado en un servicio marítimo regular, de acuerdo con la definición de servicio marítimo regular incluida en artículo 15.7 de la Ley: 0.60.

Estos coeficientes son compatibles con los de los apartados 1º, 2º y 3º.

...”.

## **JUSTIFICACIÓN**

Se propone mantener las bonificaciones que la legislación vigente prevé para la tasa del buque para los buques que cargan o descargan mercancías por rodadura (tipo ro-ro) especialmente en estos momentos de crisis. La justificación de aumentar los ingresos de las autoridades portuarias no es suficiente ya que esta situación está asumida sin problemas en la actualidad.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE (T-1). APARTADO 4.I.8º**

**DE MODIFICACIÓN**

Se numera el apartado 4.I.8º como 4.I.9º al haber introducido un nuevo 4.I.8º y se propone la supresión de la condición de hacer 400 escalas al año para aplicar un coeficiente a la cuota de la tasa del buque para los buques integrados en servicios marítimos que unen puertos de la misma Autoridad Portuaria, modificando dicho epígrafe y quedando como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

...

~~8º) En los buques integrados en servicios marítimos regulares que unen puertos de una misma Autoridad Portuaria con escalas superiores a 400 al año: 0,5~~

9º) En los buques integrados en servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago: 0.25.

De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la

cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y evitar los efectos que tiene para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores del archipiélago los costes adicionales que supone la doble insularidad. Este coeficiente es compatible con los de los apartados 1º, 2º y 3º.  
...”

### **JUSTIFICACIÓN**

Se propone mantener la bonificación que la legislación vigente prevé para la tasa del buque en los tráficos interinsulares, especialmente en estos momentos de crisis. Esta posición se considera conforma con la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 4 de febrero de 2010 sobre las tasas portuarias españolas y con el Reglamento 4055/86, siempre que se justifiquen en la propia legislación las razones de interés general que llevan a acogerse a las excepciones previstas en la legislación comunitaria.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE (T-1). APARTADO 4.I. ÚLTIMO PÁRRAFO**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la modificación del último párrafo del apartado 4.I. en el sentido siguiente:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

I. Por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la zona I o interior de las aguas portuarias...

...

A los supuestos 5º, 6º y 7º de este apartado I solamente se les podrá aplicar la cuantía básica B. El supuesto 8º y 9º únicamente serán de aplicación a los casos que corresponda aplicar la cuantía básica S. Los supuestos 8º y 9º no son compatibles entre sí.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se añade que el supuesto 8º y 9º, dedicado a los buques tipo ro-ro, únicamente será de aplicación a los tráficos marítimos de corta distancia. Y que los supuestos 8º y 9º no son compatibles entre sí.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE (T-1). APARTADO 4.II.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la modificación del apartado 4.II, quedando como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

...

II. La cuota íntegra de la tasa por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque únicamente en la zona II o exterior de las aguas portuarias, salvo lo específicamente previsto en el apartado III para buques fondeados, será el 30 por ciento de la prevista en el apartado I, según corresponda. No obstante, en aquéllos casos en los que el buque no realice operaciones comerciales, salvo avituallamiento, aprovisionamiento o reparación, esta tasa se devengará desde el segundo día de estancia o desde el inicio, en su caso, de las operaciones comerciales no exceptuadas. A estos efectos, el acceso a dique seco o flotante, grada o instalación de varada se considerará operación comercial.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se mantiene el 30% actual en los casos de operaciones en la zona II.

Por otra parte la propuesta contempla todos los supuestos posibles y favorece en mayor medida que el Proyecto de Ley el desarrollo de los negocios de

bunkering (avituallamiento), aprovisionamiento y reparación en la zona II del puerto, de especial importancia para los puertos canarios o los situados en el Estrecho.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE (T-1). APARTADO 4.III. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la modificación del primer párrafo del apartado 4.III hasta el supuesto f) exclusive, quedando como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

...

III. En el supuesto de buques fondeados en la zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota íntegra será el producto de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por cada día natural de estancia o fracción y por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica B o S en el caso del transporte marítimo de corta distancia, el coeficiente corrector de la tasa del buque que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 g) y los siguientes coeficientes, según corresponda:

a) Buques fondeados en aguas no otorgadas en concesión:

Con carácter general: 0.80

Buques en reparación, siendo las reparaciones realizadas por personal ajeno a la tripulación del buque y buques que realizan operaciones de avituallamiento y aprovisionamiento: 0.48

b) Buques fondeados en aguas otorgadas en concesión:

Con carácter general: 0.40

Buques en reparación, siendo las reparaciones realizadas por personal ajeno a la tripulación del buque y buques que realizan operaciones de avituallamiento y aprovisionamiento: 0.24

En estos supuestos, la tasa se devengará desde el cuarto día de estancia, salvo que se hayan realizado con anterioridad operaciones comerciales distintas a las incluidas en los supuestos a) y b), en cuyo caso se devengará a partir del día de inicio de dichas operaciones.

...”.

### **JUSTIFICACIÓN**

Se mantiene la regulación específica para el supuesto de fondeo en la zona II o exterior de las aguas portuarias, para la cual se recuerda la determinación de la cuota íntegra como resultado de aplicar a las cuantías básicas B y S los coeficientes oportunos. Se mejora técnicamente la redacción para dotarla de mayor comprensión y seguridad jurídica

Por otro lado, la regulación de la tasa del buque para buques que acceden a dique seco situado en la Zona II (punto f del Proyecto de Ley) está totalmente cubierta por la redacción dada al apartado II.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE (T-1). APARTADO 4.III. f**

**DE SUPRESIÓN**

Se propone la supresión del epígrafe f) del apartado 4.III, quedando como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

...

III. En el supuesto de fondeo en la zona II o exterior de las aguas portuarias...

...

~~f) En el caso de acceso o partida de los buques hasta o desde dique seco o flotante, grada o instalación de varada situada en la zona II de las aguas portuarias o, la cuota íntegra de la tasa será el producto de la cuantía básica B o S en el caso de transporte marítimo de corta distancia, por la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por el coeficiente corrector del buque que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 g).~~

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

La regulación de la cuota de la tasa del buque para buques que acceden a dique seco situado en la Zona II está totalmente cubierta por la redacción dada

al apartado 4.II en relación con el apartado 4.I.6º. Mantener este epígrafe es duplicar contenidos generando inseguridad jurídica, al dar además resultados no homogéneos.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE (T-1). APARTADOS 5 Y 6.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la supresión del apartado 5 y su traspaso al apartado 6, el cual, una vez modificado, queda como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

5. El tiempo de estancia se contará desde la hora en que se dé el primer cabo a un punto de amarre, o se fondee el ancla, hasta el momento de largar el buque la última amarra o levar el ancla del fondo.

No obstante lo anterior, a los efectos del cómputo de la estancia, el periodo entre las 12 horas del sábado o las 18 horas del día anterior a un festivo hasta las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo, respectivamente, computarán un máximo de cinco horas, siempre que durante dicho periodo no se hayan efectuado ningún tipo de operación comercial, incluido avituallamiento, aprovisionamiento y reparación. Cuando el tiempo de estancia durante dicho periodo supere 5 horas, el inicio del tiempo de estancia para computar el límite máximo de 15 horas cada 24 horas se medirá a partir de las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo. El tiempo de estancia en fondeo en la zona II se computará separadamente del que pueda corresponder a otros modos de utilización por el buque de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias.

Sin perjuicio de lo señalado en el apartado anterior, en el caso de que en la misma escala se utilicen varios atraques o puestos de fondeo situados en una misma Zona, se considerará una única estancia para toda la escala. Si de ello

resultase la existencia de distintos sujetos pasivos o fueran de aplicación diferentes coeficientes para la definición de la cuota íntegra de la tasa, se repartirá el tiempo de estancia de forma proporcional a la estancia en cada atraque.

...”.

### **JUSTIFICACIÓN**

Se suprime el contenido del apartado 5 a fin de traspasar su contenido al siguiente, de forma que se incorpora en un solo apartado toda la casuística de cómputo de tiempos de estancia

En el caso de las solicitudes en relación con festivos, se modifica la regulación a efectos de evitar que pueda haber discriminación entre los usuarios cuando se encuentren en igual situación, simplemente por haber atracado un poco antes o después o fuera del periodo marcado o de la planificación de las operaciones de carga y descarga. Así mismo no es conveniente discriminar el tipo de operación comercial que la afecta, limitándola a las operaciones de carga y descarga.

Por otra parte se propone cambiar “primer cabo a tierra” por “primer cabo a un punto de amarre” ya que hay casos en los que el cabo no se da a tierra sino a un elemento flotante (campo de boyas, etc..)

Se evitan por último duplicidades y se regula el reparto de los tiempos de estancia no solamente cuando existen varios sujetos pasivos diferentes sino cuando se aplican distintos coeficientes para la definición de la cuota íntegra de la tasa.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE (T-1). APARTADO 7. PRIMEROS PÁRRAFOS.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar y/o suprimir los tres primeros párrafos del artículo 13, 7 quedando del siguiente tenor:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

6. En función del número de escalas en un mismo puerto y durante el año natural, del conjunto de los buques que realicen un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y sean operados por una misma empresa naviera o compañía de cruceros, (o bien de los buques de distintas compañías navieras que forman parte de un servicio marítimo regular, mediante acuerdos de explotación compartida de buques), la cuota de la tasa se multiplicará, previa solicitud del sujeto pasivo, por los siguientes coeficientes:

Desde la escala 1 hasta la escala 12: 1,00.

Desde la escala 13 hasta la escala 26: 0,95.

Desde la escala 27 hasta la escala 52: 0,85.

Desde la escala 53 hasta la escala 104: 0,75.

Desde la escala 105 hasta la escala 156: 0,65.

Desde la escala 157 hasta la escala 312: 0,55.

Desde la escala 313 hasta la escala 365: 0,45.

A partir de la escala 366: 0,35.

En el caso de que el servicio marítimo sea regular se aplicarán los coeficientes anteriores reducidos en 5 centésimas.

~~A efectos de esta Ley, se entiende por servicio marítimo el que se presta a un determinado tráfico en un puerto, cuando un buque o conjunto de buques de la misma compañía naviera o de cruceros (o bien un conjunto de buques de distintas compañías navieras con acuerdos de explotación compartida si el servicio se presta con carácter de regular) unen dicho puerto con otros determinados, transportando un mismo tipo y naturaleza de mercancías o un determinado tipo de pasaje, elemento de transporte o unidad de carga.~~

~~Igualmente se entiende por servicio marítimo regular el que se oferta de forma general y con publicidad a los posibles usuarios, se presta en condiciones de regularidad, con orígenes, destinos y fechas preestablecidos y con una frecuencia al menos de 24 escalas al año en el puerto correspondiente.~~

Las compañías navieras ...”.

## **JUSTIFICACIÓN**

Se cambia el número del apartado en consonancia con enmiendas anteriores y se amplía la aplicación del coeficiente por razón de la frecuencia a todos los usuarios, de forma que puedan disfrutar de coeficientes que reduzcan la cuantía de la tasa en función del número de escalas que llevan a cabo en una misma Autoridad Portuaria. También parece oportuno añadir un escalón más diferenciando los servicios que realizan más de 365 escalas anuales, así como favorecer el que los servicios marítimos sean regulares. Las definiciones de servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y de servicio marítimo regular se trasladan al Anexo II. Glosario.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE (T-1). APARTADO 7. 5º PÁRRAFO.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir en el 5º párrafo del apartado 7 una frase aclaratoria nueva:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

6. En función del número de escalas en un mismo puerto y durante el año natural,

...

Las compañías navieras que tengan acuerdos de explotación compartida de sus buques, deberán acreditarlo de manera fehaciente ante la Autoridad Portuaria correspondiente. Se entienden como tales aquellos que suponen una programación conjunta de itinerarios y fechas y una utilización compartida y recíproca de buques y, en su caso, de equipamientos e infraestructuras de transporte. En este caso también deberá acreditarse que el servicio se presta con carácter general y con publicidad a los posibles usuarios.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Parece conveniente que en la solicitud se acredite la condición de que un servicio marítimo regular se oferte con carácter general y con publicidad entre los posibles usuarios.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE (T-1). APARTADO 7. PENÚLTIMO PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el penúltimo párrafo del apartado 7 con correcciones técnicas.

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1).

...

6. En función del número de escalas en un mismo puerto y durante el año natural,...

...

En caso de que la solicitud sea presentada por varias compañías navieras que forman parte de un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico prestado con regularidad mediante acuerdos de explotación compartida, deberán incluir en la solicitud, además, una declaración conjunta acreditativa de dicho acuerdo. Esta declaración deberá ser suscrita por la totalidad de las empresas navieras o de cruceros incluidas en el servicio marítimo prestado con regularidad, o por sus agentes consignatarios. Las solicitudes deberán presentarse antes de la primera escala del buque del servicio marítimo, o del servicio marítimo regular, y deberá ser renovada anualmente.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Correcciones técnicas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE (T-1). APARTADO 8.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 8, quedando como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T-1)

...

7. El valor de la cuantía básica de la tasa del buque (B y S) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 1.50 € y 1.30 €, respectivamente. Estos valores podrán ser revisados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

Además, los valores de las cuantías básicas de la tasa del buque (B y S) podrán ser afectados del coeficiente corrector de la tasa del buque –en el artículo 7 g).

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se establecen dos cuantías básicas a la tasa del buque, B y S, con valores únicos para todas las Autoridades Portuarias, cuyos valores obviamente pueden ser cambiados en la Ley de Presupuestos Generales u otras. Además, se les podrá aplicar un coeficiente corrector del buque distinto para cada Autoridad Portuaria y que se regula en el artículo 7.g). Este coeficiente

corrector es propuesto por cada Autoridad Portuaria en el Plan de Empresa, debe sujetarse a una serie de criterios impuestos por el Ministerio de Fomento y se eleva a Presupuestos Generales del Estado, o a la ley que corresponda, cada año.

Los valores de 1,50 € y 1,30 € se basan en los que hoy tiene la tasa del buque. Por último, en coherencia con otras enmiendas, el apartado pasa a redefinirse como 7.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE (T-1) APARTADO 9**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 9, reenumerándolo como 8, quedando como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T 1).

...

8. En el caso de que no se disponga del arqueo bruto según el Convenio Internacional de Arqueo de Buques (Convenio Internacional de Londres de 1969) se aplicará el siguiente valor estimado de arqueo bruto:

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

E = eslora total en metros.

M = manga en metros.

P = puntal de trazado en metros.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica por cambio de numeración de apartados.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 13. TASA DEL BUQUE (T-1) APARTADO 10**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 10, quedando como sigue:

“Artículo 13. Tasa del buque (T 1).

...

10. Si algún buque prolongase su estancia en su atraque o en su puesto de fondeo por encima del tiempo autorizado, la Autoridad Portuaria fijará un plazo para que lo abandone, transcurrido el cual queda obligado a largar amarras, salvo por detención, sin perjuicio de que en este caso la Autoridad Portuaria asignara otro atraque o puesto de fondeo. En caso de incumplimiento de dicha orden, la Autoridad Portuaria podrá imponer las siguientes multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario:

a) Por cada una de las dos primeras horas o fracción, a partir de la finalización del plazo fijado para abandonar el atraque o fondeo, el importe de la tasa correspondiente a quince horas.

b) Por cada una de las horas restantes, tres veces el importe de la tasa correspondiente a quince horas.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica consistente en la modificación de la numeración del apartado.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 14. TASA DEL PASAJE (T-2). APARTADO 1. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el primer párrafo del apartado 1, quedando como sigue:

“Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

...

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los pasajeros, por su equipaje y, en su caso, por los vehículos que estos embarquen o desembarquen en régimen de pasaje, de las instalaciones de atraque, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias. Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone suprimir el adjetivo “fijas” ya que puede haber instalaciones flotantes (p.e. muelles flotantes) que también deben estar incluidos en el hecho imponible. Es decir, la tipología de las obras o instalaciones no tiene que influir en el hecho imponible.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 14. TASA DEL PASAJE (T-2). APARTADO 4. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE ADICIÓN**

Se añade al primer párrafo del apartado 4 la alusión al coeficiente corrector de la tasa del pasaje, quedando como sigue:

“Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

4. La cuota íntegra de la tasa aplicable a cada pasajero y vehículo en régimen de pasaje será la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica (P), el coeficiente corrector de la tasa del pasaje que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 g) y los coeficientes siguientes, según corresponda:

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone eliminar la expresión “expresada en euros”, dado que la cuota básica ya se expresa en estas unidades y constituye una redundancia. Se incorpora el coeficiente corrector del pasaje, el cual, se regula en el artículo 7.g). Este coeficiente corrector es propuesto por cada Autoridad Portuaria en el Plan de Empresa, debe sujetarse a una serie de criterios impuestos por el Ministerio de Fomento y se eleva a Presupuestos Generales del Estado, o a la ley que corresponda, cada año.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 14. TASA DEL PASAJE (T-2). APARTADO 4.a)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 4.a), quedando como sigue:

“Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

...

a) En atraques y estaciones marítimas no concesionadas o autorizadas:

1º) Caso general

Pasajero en régimen de transporte en embarque y desembarque: 1:00

Pasajero en régimen de crucero turístico en el puerto de inicio o final de travesía en embarque y desembarque, a aplicar el día de embarque o desembarque, respectivamente: 1:20.

Pasajero en régimen de crucero turístico en el puerto de inicio o final de travesía con más de un día de permanencia en puerto, salvo el día de embarque y desembarque: 0.75. En este caso, la cuota íntegra de la tasa se aplicará por pasajero y día o fracción de estancia en puerto posterior al día de embarque o anterior al día de desembarque.

Pasajero en régimen de crucero turístico en tránsito: 0.75. En este caso, la cuota íntegra de la tasa se aplicará por pasajero y día o fracción de estancia en puerto.

Motocicletas y vehículos de dos ruedas en régimen de pasaje en embarque o desembarque: 1.30

Automóviles de turismo y vehículos similares en régimen de pasaje, en embarque o desembarque, incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de hasta 4 metros de largo: 2.90.

Automóviles de turismo en régimen de pasaje, en embarque y desembarque, incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de más de 4 metros de largo: 5.80

Autocares y otros vehículos de transporte colectivo en régimen de pasaje, en embarque o desembarque: 15.60.

Los conductores de elementos de transporte sujetos a la tasa de la mercancía quedarán exentos del pago de la tasa del pasaje.

### **JUSTIFICACIÓN**

Correcciones técnicas para una mayor precisión y seguridad jurídica del texto. Se introduce un epígrafe 1º) para que no de lugar a ninguna confusión para que quede claro qué apartados son realmente subapartados de otro. Por ejemplo, los apartados b) y c) del proyecto de Ley son realmente subapartados del a) dado que están afectados por la situación de atraques y estaciones marítimas no concesionadas o autorizadas.

En particular aclarar la confusión entre puerto base de cruceros definido claramente en esta ley, con el de inicio y final de travesía del pasajero, que no tiene que ser el puerto base. Asimismo, se diferencia la tasa en función de la longitud de los vehículos de turismo con sus remolques para tener en cuenta este efecto en la intensidad de utilización del dominio público. portuario. Por otra parte se declaran exentos de esta tasa los conductores de los elementos de transporte que están sujetos a la tasa de la mercancía con el objeto de impulsar los tráficos marítimos de corta distancia.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 14. TASA DEL PASAJE (T-2). APARTADO 4.b**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce el siguiente texto al epígrafe b) del apartado 4 y se numera como 2º) con el objeto de señalar que está incluido en el supuesto de atraques y estaciones marítimas no concesionadas, quedando como sigue:

“Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

...

2º) Cuando la navegación se produzca exclusivamente en las aguas de la zona de servicio del puerto, o en aguas interiores marítimas tales como rías y bahías:

Pasajero en embarque o desembarque: 0.02

Motocicletas y vehículos de dos ruedas en embarque o desembarque: 0.40

Automóviles de turismo y vehículos similares en embarque y desembarque, incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de hasta 4 metros de largo: 0.90

Automóviles de turismos y vehículos similares en embarque y desembarque, incluyendo elementos remolcados, con una longitud total de más de 4 metros de largo: 1.80

Autocares y otros vehículos de transporte colectivo, en embarque o desembarque: 3.00

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se añade a la casuística de aguas del puerto, el caso en que la navegación sea de ría o de bahía, a efectos de permitir que la tasa del pasaje se acoja también a un régimen reducido. Asimismo se numera como 2º) con el objeto de que se visualice que está incluido en el supuesto de atraques y estaciones marítimas no concesionadas. Por otra parte se precisa que la tasa se cobra por embarque o desembarque ya que no se precisaba en el proyecto de ley y tal como se ha realizado en el apartado a) y por homogeneidad con el mismo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 14. TASA DEL PASAJE (T-2). APARTADO 4.c)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce el siguiente texto al epígrafe c) del apartado 4 y se numera como 3º) con el objeto de señalar que está incluido en el supuesto de atraques y estaciones marítimas no concesionadas, quedando como sigue:

“Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

...

3º) Pasajeros en viajes turísticos locales o en excursiones marítimas conjuntamente por embarque y desembarque:

Si el viaje no se produce exclusivamente dentro de la zona de servicio del puerto o en aguas interiores marítimas tales como rías o bahías: 0.20

Si el viaje se produce exclusivamente dentro de la zona de servicio del puerto o en aguas interiores marítimas tales como rías y bahías: 0.04

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se trata de identificar una casuística de viajes turísticos locales, al objeto de aplicarles un coeficiente específico, que deberá distinguir entre aquellos servicios que trascienden las aguas de la zona de servicio y los que se circunscriben a ellas o se encuentran dentro de rías y bahías, caso éste último en que se aplica un coeficiente muy reducido. Por seguridad jurídica se incluye que la tasa en este caso engloba el embarque y el desembarque, dado que por el propio concepto de excursión marítima el embarque y desembarque se

realiza en el mismo puerto. Además se realiza una corrección técnica con el objeto de que los dos supuestos incluidos sean totalmente excluyentes.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 14. TASA DEL PASAJE (T-2). APARTADO 4.d)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se numera como b) y se modifica el texto del epígrafe d del apartado 4, quedando como sigue:

“Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

...

b) En atraques y estaciones marítimas otorgadas conjuntamente en concesión o autorización, los coeficientes serán el 50 % de los indicados en el apartado a).

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica debida a las anteriores enmiendas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 14. TASA DEL PASAJE (T-2). APARTADO 4.e)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se numera como c) y se modifica el texto del epígrafe e del apartado 4, quedando como sigue:

“Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

...

c) En estaciones marítimas otorgadas en concesión o autorización, sin que los atraques hayan sido otorgados en concesión o autorización los coeficientes serán el 75% de los indicados en el apartado a).

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se igualan los porcentajes de reducción entre pasajeros y vehículos ya que ambos utilizan la estación marítima concesionada en igual de condiciones (billeteaje, tarjetas de embarque, aparcamientos y zonas de espera, etc.).

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 14. TASA DEL PASAJE (T-2). APARTADO 4.f)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se numera como d) y se modifica el texto del epígrafe f del apartado 4, quedando como sigue:

“Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

...

d) En los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje transportados por buques integrados en servicios marítimos regulares, los coeficientes serán el 80% de los indicados en el apartado a) o de los que resulten de aplicar los apartados b) y c).

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Correcciones técnicas para una mayor seguridad jurídica y debidas a las anteriores enmiendas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 14. TASA DEL PASAJE (T-2). APARTADO 4.g)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se numera como e) y se modifica el texto del apartado 4 g), quedando como sigue:

“Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

...

~~g) En los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje transportados en buques integrados en servicios marítimos regulares que unan puertos de una misma Autoridad Portuaria o con escalas superiores a 500 al año, los coeficientes serán el 50 por ciento de los indicados en la letra a) o los que resulten de aplicar los apartados d) y e)~~

e) En los supuestos de pasajeros en régimen de transporte y de vehículos en régimen de pasaje transportados en buques integrados en servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago, los coeficientes serán el 20 por ciento de los indicados en la letra a) o de los que resulten de aplicar las letras b) y c).

De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y evitar los efectos que tiene para el desarrollo económico y la

competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.

Las reducciones contempladas en los supuestos d) y e) son incompatibles entre sí.

“

### **JUSTIFICACIÓN**

Se considera que debe extenderse este coeficiente reductor al conjunto de los puertos del Archipiélago y no únicamente a los pertenecen a una misma Autoridad Portuaria. Se propone no reducir las bonificaciones a la tasa del pasaje existentes en la actualidad para los tráficos interinsulares, especialmente en estos momentos de crisis.

Esta posición se considera que está conforme con la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 4 de febrero de 2010, sobre las tasas portuarias españolas y con el Reglamento 4055/86, siempre que se justifiquen en la propia legislación las razones de interés general que llevan a acogerse a las excepciones previstas en la legislación comunitaria.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 14. TASA DEL PASAJE (T-2). APARTADO 5**

**DE ADICIÓN**

Se modifica el texto del apartado 5, quedando como sigue:

“Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2).

...

5. En los supuestos de navegación que se produzcan exclusivamente en las aguas de la zona de servicio de un puerto o en aguas interiores marítimas tales como rías o bahías y en los de viaje turístico local, la tasa podrá exigirse en régimen de estimación simplificada, salvo renuncia expresa del sujeto pasivo. La cuota tributaria se establecerá teniendo en cuenta los datos estadísticos de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda al tráfico estimado. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 30 por ciento en el importe de la cuota tributaria.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

A la hora de poder acogerse a un régimen de estimación simplificada se añade el ámbito de las aguas interiores marítimas de ría o de bahía, en coherencia con otras enmiendas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 14. TASA DEL PASAJE (T-2). APARTADO 6**

**DE ADICIÓN**

Se modifica el texto del apartado 5, quedando como sigue:

“Artículo 14. Tasa del pasaje (T-2)

...

6. El valor de la cuantía básica de la tasa del pasaje (P) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 3,40 €. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

Además, el valor de la cuantía básica de la tasa del pasaje (P) podrá ser afectada del coeficiente corrector de la tasa del pasaje que se establece en el artículo 7 g)

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se establece una cuantía básica de la tasa del pasaje con un valor único para todas las Autoridades Portuarias, sin menoscabo de la posible aplicación de un coeficiente corrector del pasaje que podrá ser distinto para cada Autoridad Portuaria y que se regula en el artículo 7.g). Este coeficiente corrector es

propuesto por cada Autoridad Portuaria en el Plan de Empresa, debe sujetarse a una serie de criterios impuestos por el Ministerio de Fomento y se eleva a Presupuestos Generales del Estado, o a la ley que corresponda, cada año. El valor de 3,40 € se basa en los valores íntegros que hoy tiene la tasa del pasaje.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 1.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el texto del apartado 1, quedando como sigue:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por las mercancías de entrada o salida marítima, o que se transborden o efectúen tránsito marítimo o terrestre, así como de sus elementos de transporte, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación asociados a la carga y descarga del buque, accesos y vías de circulación terrestres viarios y ferroviarios, y otras instalaciones portuarias , incluyendo su estancia en las áreas de la zona de servicio habilitadas como zonas de tránsito por la Autoridad Portuaria hasta un máximo de:

- en operaciones de entrada o de salida marítima, así como de tránsito marítimo y tráfico interior: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto o de su desembarque, según corresponda, para aquellas mercancías y elementos de transporte en la que los elementos rodantes que las transportan hayan formado o vayan a formar parte del transporte marítimo, y 48 horas en los casos restantes.

- en las operaciones de tránsito terrestre: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto.

A los efectos de esta tasa se considerarán también mercancías que efectúan tránsito terrestre aquéllas que accedan a la zona de servicio del

puerto por vía terrestre sin utilizar en ningún momento la vía marítima, para someterse a procesos de transformación o de valor añadido, y salgan también de dicha zona por vía terrestre una vez sometidas a dichos procesos, salvo que tengan como destino u origen Zonas de Actividades Logísticas, o de almacenaje, o plantas de construcción y reparación naval, situadas en la zona de servicio del puerto. Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

...”

### **JUSTIFICACIÓN**

Se completan el hecho imponible de forma que también afecte a los elementos de transporte, que aunque no son mercancía están sujetos a esta tasa (p.e. contenedores y semirremolques vacíos) y se introduce las zonas de tránsito expresamente a los efectos de estancia temporal de las mercancías por la Autoridad Portuaria.

Se propone una corrección técnica a la redacción de los tiempos máximos de estancia incluidos en el hecho imponible con el objeto de dotarlo de mayor precisión técnica y para que no haya discriminación entre usuarios en función del momento del día en el que las mercancías entran en el puerto. Asimismo se incluye la estancia que le corresponde a las mercancías en operaciones de tránsito terrestre.

Se modifica el párrafo que se refiere a las mercancías en tránsito terrestre que sufren en el puerto procesos de transformación, con el objeto de señalar que es un caso particular de tránsito terrestre incluido desde el principio en el hecho imponible y además para desincentivar la instalación en los puertos de industrias sin relación con los tráficos marítimos, convirtiendo el suelo portuario

en un puro polígono industrial común. El suelo portuario, caro y costoso en términos de sostenibilidad, no debe utilizarse indiscriminadamente para todo tipo de industrias. La excepción se propone mantenerla únicamente para las Zonas Logísticas incluidas en la zona de servicio, ampliándola únicamente a las logísticas, de almacenaje y a las factorías navales cuya ubicación debe estar obligatoriamente en el puerto.

Igual que en los otros tipos de tasas de utilización, se propone eliminar para las instalaciones el adjetivo de fijas del hecho imponible ya que un muelle (por ejemplo), también puede ser flotante.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 2.a)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifican los dos primeros párrafos del apartado 2 a), quedando como sigue:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

2. Son sujetos pasivos de la tasa:

a) En el supuesto de mercancías y sus elementos de transporte de entrada o salida marítima, o que se transborden o se encuentren en régimen de tránsito marítimo, serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario el naviero, el propietario de la mercancía y el capitán del buque.

Cuando el buque y la mercancía y sus elementos de transporte se encuentren consignados serán sujetos pasivos sustitutos el consignatario del buque, y el consignatario, transitario u operador logístico representante de la mercancía.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se refuerza el hecho de que los elementos de transporte también forman parte del hecho imponible.

Por otra parte, el representante de la mercancía puede ser además del consignatario, el transitario u operador logístico. Si se ha incluido para las mercancías en tránsito terrestre (ver apartado b) no hay razón para no incluirlo en las marítimas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 2.b)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el texto del apartado 2 b), quedando como sigue:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

2. Son sujetos pasivos de la tasa:

...

b) En el caso de mercancías y elementos de transporte que efectúen tránsito terrestre o que accedan o salgan de la zona de servicio del puerto sin utilizar la vía marítima, será sujeto pasivo contribuyente el propietario de la mercancía o, cuando lo hubiere, el transitario u operador logístico que represente la mercancía.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se refuerza el hecho de que los elementos de transporte también forman parte del hecho imponible, en línea con la enmienda anterior.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 4.I. A) 1<sup>er</sup> PÁRRAFO.**

**DE ADICIÓN**

Se modifica el texto del primer párrafo del apartado 4.I a), quedando del siguiente tenor:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

...

a) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones exclusivamente de entrada o salida marítima la cuota íntegra de la tasa se calculará de acuerdo con alguno de los siguientes regímenes:

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se refuerza el hecho de que los elementos de transporte también forman parte del hecho imponible, en línea con las enmiendas anteriores.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 4.I. A) 1º) 1º**  
**PÁRRAFO**

**DE ADICIÓN**

Se modifica el texto del primer párrafo del apartado 4.I a) 1º), quedando del siguiente tenor:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

...

1º) Régimen de estimación simplificada: para los vehículos que se transporten como mercancías y para las mercancías transportadas en los elementos de transporte que se relacionan a continuación , la cuota íntegra será el resultado de aplicar a cada elemento de transporte o a cada vehículo que se transporte como mercancía embarcado o desembarcado la cantidad obtenida como producto de los coeficientes indicados en la tabla siguiente por la cuantía básica (M) y por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 g).

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se sustituye unidad de carga por elementos de transporte para usar la misma nomenclatura en todo el artículo. Se señala que la cuota íntegra es por

elemento de transporte o vehículo embarcado o desembarcado para redundar que se trata de mercancías exclusivamente de entrada o salida marítima y que no dé lugar a ningún tipo de confusión. Por otra parte se propone eliminar “expresada en Euros” ya que al fijarse la cuota básica en Euros es una redundancia.

Como, de acuerdo con la enmiendas realizadas al artículo 7, la cuantía básica de cada tasa se fija igual para todos los puertos es innecesario introducir dos cuantías básicas U y G específica en función del régimen de estimación. Con la estructura propuesta lo que se hace es relacionarlas entre sí. Al fijarse una única cuota básica se propone denominarla M de mercancías, por analogía a la del buque (B) y a la del pasaje (P).

Por último, se establece un coeficiente corrector de la mercancía que podrá ser distinto para cada Autoridad Portuaria y que se regula en el artículo 7.g). Este coeficiente corrector es propuesto por cada Autoridad Portuaria en el Plan de Empresa, debe sujetarse a una serie de criterios impuestos por el Ministerio de Fomento y se eleva a Presupuestos Generales del Estado, o a la ley que corresponda, cada año.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 4.I. a) 1º)**  
**TABLA**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica la tabla del apartado 4.I a) 1º), quedando del siguiente tenor:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

...

| Elemento de transporte tipo cargado o descargado:                                               | Coefficient<br>e |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Contenedor < = 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros)..... | 10,00            |
| Vehículo rígido con caja de hasta 6,10 metros<br>.....                                          | 10,00            |
| Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 12,30 metros).....  | 15,00            |
| Semirremolque y remolque hasta 12,30 metros.....                                                | 15,00            |
| Vehículo rígido o articulado con caja de hasta 12,30 metros                                     | 15,00            |

|                                                                               |       |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Vehículo articulado con varios remolques o semirremolques (tren de carretera) | 25,00 |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------|

.....

Vehículos que se transporten como mercancías:

|                                  |      |
|----------------------------------|------|
| Vehículo hasta 1.500 kg. de peso | 0,50 |
|----------------------------------|------|

.....

|                                      |      |
|--------------------------------------|------|
| Vehículo de más de 1.500 kg. de peso | 2,00 |
|--------------------------------------|------|

.....

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se plantean modificaciones técnicas en coherencia con las equivalentes utilizadas en la tasa de actividad, cubriendo todos los casos posibles sin lagunas para que no haya ninguna duda en la aplicación de la norma en cada caso. Además se ajustan las medidas máximas de las plataformas y remolques con las dimensiones tipo de las existentes y para que se ajusten a las medidas de los contenedores.

Los coeficientes que se proponen se fijan de acuerdo a la propuesta de adoptar una única cuantía básica M, sobre la base de adoptar como coeficiente 1.0 el correspondiente al Grupo 5º de mercancías, incentivando la aplicación de este régimen considerando que equivalen a volúmenes más reducidos de mercancía del grupo 5º lo que favorece a los tráficos intermodales, objetivo necesario para favorecer la sostenibilidad del sistema de transporte. En este sentido los contenedores de 20 ‘ se considera que equivalen a 10 t de mercancía del grupo 5º, los contenedores de 40 ‘ a 15 t y los tráficos rodados típicos a 15 t. De acuerdo con las estadísticas, la media de pesos de los contenedores en España es del orden de 19 t, independientemente de su

tamaño, y principalmente con mercancías del grupo 5, lo que supone un importante incentivo para utilizar el régimen simplificado en los tráficos intermodales. De alguna forma los valores propuestos equivaldrían a considerar estos pesos medios con mercancías aproximadamente del grupo 4º. Esta propuesta supone un abaratamiento respecto a la legislación vigente con el objeto de favorecer la intermodalidad.

De igual forma se considera que los vehículos en régimen de mercancía equivalen a 500 Kg. y 2000 Kg. de mercancía del grupo 5º, respectivamente en función de su peso, hecho que supone reducir los costes logísticos de las empresas fabricantes de automóviles en España, colaborando a mantener la competitividad del sector español del automóvil.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 4.I. a) 1º)**  
**ÚLTIMO PÁRRAFO**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el último párrafo del apartado 4.I a) 1º), quedando del siguiente tenor:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

...

Este régimen se aplicará a solicitud del sujeto pasivo a la totalidad de su carga transportada en elementos de transporte correspondiente a una misma operación de embarque o desembarque en un mismo buque.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

En el caso de entrada o salida marítima, la tasa debe cobrarse por embarque o desembarque, por lo que el régimen debe aplicarse para toda la carga que se embarque o desembarque en un mismo buque, independientemente de si es de importación o exportación. Para la cuantía de la tasa no importa el tipo de operación sino el hecho de embarcarla y desembarcarla del buque. Se elude el tránsito o trasbordo ya que además de que este artículo se refiere únicamente a mercancías de entrada o salida marítima (y no al tránsito o al trasbordo)

estas operaciones no se realizan en un mismo buque. Hacen falta por lo menos dos.

Se propone sustituir “carga unitizada” por “carga transportada en elementos de transporte” ya que hay carga unitizada que no es transportada en elementos de transporte (p.ejemplo sobre pallets).

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 4.I. 2º) PÁRRAFOS 1º) Y 2º)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifican los dos primeros párrafos del apartado 4.I 2º), quedando del siguiente tenor:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

...

2º) Régimen por grupos de mercancías: la cuota íntegra de la tasa será el resultado de sumar las cantidades que, en su caso, resulten de los siguientes conceptos:

- Aplicar a cada tonelada de carga embarcada o desembarcada la resultante del producto de la cuota básica (M) por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda en virtud del artículo 7.g) y por los coeficientes indicados en la tabla siguiente, en función del grupo al que pertenezca la mercancía conforme a lo establecido en el Anexo I de esta ley:

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Esta enmienda es coherente con lo señalado para la enmienda al apartado 1º) del artículo 14.4.I. 1º). De igual forma debe precisarse que es por tonelada de mercancía embarcada o desembarcada.

Se propone como corrección técnica una ordenación con guiones de forma que se visualice claramente que la cuota integra de la tasa en este régimen esta formada por dos sumandos: el correspondiente a la mercancía y el correspondiente a los envases, embalajes y otros elementos de transporte.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 4.I. 2º) PÁRRAFO 4º)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el cuarto párrafo del apartado 4.I 2º), quedando del siguiente tenor:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

...

- Aplicar, en su caso, a cada unidad o tonelada, embarcada o desembarcada, de envase, embalaje, contenedor, cisterna u otro recipiente o elemento de transporte que tenga o no el carácter de perdido o efímero y que se utilice para contener las mercancías en su transporte, así como a los vehículos , a los remolques y semirremolques que, como tales elementos de transporte terrestre, vacíos o no de mercancías, la resultante de multiplicar la cuota básica (M) por el coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que corresponda en virtud del artículo 7.g) y por los coeficientes indicados en la tabla siguiente:

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Esta enmienda es coherente con lo señalado para la enmienda a los párrafos 1º y 2º del artículo 15.4.I. 2º).

Se mantiene la corrección técnica de ordenación con guiones de forma que se visualice claramente que la cuota integra de la tasa en este régimen esta formada por dos sumandos: el correspondiente a la mercancía y el correspondiente a los envases, embalajes y otros elementos de transporte, que es éste último caso.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 4.I. 2º) 2º TABLA.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica la segunda tabla del apartado 4.I 2º), quedando del siguiente tenor:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

...

| Elemento de transporte tipo cargado o descargado                                                        | Coeficiente |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Contenedor < = 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 6,10 metros) (por unidad) | 0,90        |
| Vehículo rígido con caja de hasta 6,10 metros (por unidad)                                              | 0,90        |
| Plataforma de hasta 6,10 metros (por unidad)                                                            | 0,90        |
| Contenedor > 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte de hasta 12,30 metros) (por unidad): | 1,80        |
| Semirremolque y remolque hasta 12,30 metros (por unidad)                                                | 1,80        |

|                                                                                            |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Vehículo rígido o articulado con caja de hasta 12,30 metros                                | 1,80 |
| Plataforma de hasta 12,30 metros (por unidad)                                              | 1,80 |
| Cabezas tractoras (por unidad):                                                            | 0,60 |
| Vehículo articulado con varios remolques o semirremolques (tren de carretera) (por unidad) | 2,90 |
| Otros no incluidos en los conceptos anteriores (por tonelada)                              | 0,50 |

...”

### **JUSTIFICACIÓN**

Esta enmienda es coherente con lo señalado para la enmienda al artículo 15.4.I. 1ª tabla.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 4.I. 2º) ÚLTIMO PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el último párrafo del apartado 4.I 2º), quedando del siguiente tenor:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

...

Cuando el elemento de transporte vacío tenga la condición de mercancía será de aplicación la cuantía que resulte de aplicar este régimen en función de su peso y del grupo a que pertenezca conforme a lo establecido en el Anexo I de esta Ley, no siendo aplicable el régimen de estimación simplificada, excepto en el caso de vehículos que se transporten como mercancía, a los que se podrá aplicar dicho régimen de estimación simplificada.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Esta enmienda es coherente con lo señalado para la enmienda al artículo 15.4.I. 1ª tabla y 11.4.b) Superior 2ª, en las que se sustituyen camiones, autobuses y automóviles por vehículos en función de su peso.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 4 I.b)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe b) del apartado 4.I, tal y como sigue:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

...

b) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tránsito marítimo, siempre que las mercancías y sus elementos de transporte hayan sido declarados en dicho régimen, la cuota íntegra de la tasa de la mercancía en tránsito se calculará con arreglo a lo establecido en la letra a) de este apartado, considerando que las operaciones de tránsito equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

Por razones de cohesión territorial de los territorios insulares, las mercancías y sus elementos de transporte en operaciones de tránsito marítimo, con origen o destino en otro puerto de interés general de un mismo archipiélago, estarán exentas del pago de esta tasa. De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicha exención por razones de interés general asociadas con la necesidad de

evitar los efectos que tiene para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.

...”

### **JUSTIFICACIÓN**

Se propone dejar más claro que la tasa se refiere a las mercancías y no al puerto. Además, la enmienda pretende reforzar que los elementos de transporte también forman parte del hecho imponible.

Conviene aclarar por seguridad jurídica que a los efectos de la tasa a la mercancía el tránsito marítimo equivale a la tasa correspondiente al desembarco de la mercancía en el apartado a) y es coherente con la disposición posterior que señala que se liquidará al sujeto pasivo que haya declarado la descarga. Como este párrafo debe afectar tanto a los apartados b) tránsito marítimo como c) trasbordo se propone su traslado a continuación del apartado c), cubriendo a ambos.

Se establece la exención al tránsito marítimo cuando éste se realiza en relación con una línea marítima interinsular (dentro de un archipiélago). De esta manera se reduce el efecto negativo que tiene para los habitantes de las islas menores, la práctica usual de que las mercancías entran primero en los mayores puertos insulares por razones de eficacia para después distribuirse a los puertos menores. Esta posición se considera conforme con la reciente Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre las tasas portuarias españolas por las razones ya expuestas en las otras enmiendas que afectan a los tráficos interinsulares.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 4 I.c)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe c) del apartado 4.I, tal y como sigue:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

...

c) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de trasbordo la cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

1º) Entre buques que se encuentren atracados: el 50 por ciento de la cuota prevista en la letra a) de este apartado, considerando que las operaciones de trasbordo equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

2º) Entre buque abarloado a otro atracado o abarloado, así como entre buques fondeados: el 30 por ciento de la cuota prevista en la letra a) de este apartado, considerando que las operaciones de trasbordo equivalen a estos efectos a una operación de desembarque.

En los supuestos de los apartados b) y c), esta tasa se liquidará al sujeto pasivo que haya declarado la mercancía en la descarga. Cuando en la descarga no se haya declarado en dicho régimen se aplicará lo establecido en la letra a) para cada una de las operaciones de embarque y desembarque.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se precisa el texto por seguridad jurídica en el supuesto de mercancías y elementos de transporte en régimen de trasbordo, el cual, a los efectos de la tasa a la mercancía, equivale a la tasa correspondiente al desembarco de la mercancía en el apartado a) y es coherente con la disposición posterior que señala que se liquidará al sujeto pasivo que haya declarado la descarga.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 4 I.d)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe d) del apartado 4.I, tal y como sigue:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

...

d) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tráfico interior marítimo dentro de la zona de servicio de un puerto o en aguas interiores marítimas tales como una ría o bahía, la cuota íntegra será la prevista en el letra a) de este apartado, y se liquidará una sola vez en la operación de embarque o desembarque.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se regula el supuesto de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tráfico marítimo interior, haciendo uso del término “aguas interiores marítimas” para aludir a rías, bahías o similares (estuarios, golfos cerrados...).

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 4 I.e)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe e) del apartado 4.I, tal y como sigue:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

...

e) Cuando se trate de mercancías y elementos de transporte en operaciones de tránsito terrestre, se aplicará el 50 por ciento de la cuota prevista en la letra a) de este apartado a la mercancía y elemento de transporte que entre en la zona de servicio del puerto.

En el caso de operaciones de tránsito terrestre, no es necesario que el destino de las mercancías y elementos de transporte que entran en la zona de servicio del puerto sea una terminal marítima de mercancías.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se elimina en este apartado “o accedan o salgan de la zona de servicio (...)” dado que es incompatible con la aplicación del apartado a) a las mercancías que entran en la zona de servicio del puerto y además ya está incorporado el concepto de tránsito terrestre de acuerdo con al enmienda al artículo 15.1.

Por otra parte, se reduce el valor actual de esta tasa, sin encarecerla, para mantener el principio de equivalencia al coste y además se facilita a los operadores logísticos y terminalistas que puedan utilizar el puerto para como base para consolidar y desconsolidar cargas, lo que puede dar lugar a reducciones de los costes logísticos.

Por coherencia con la denominación del apartado I, debe explicitarse que en el caso de operaciones de tránsito terrestre no es necesario que el destino de la mercancía sea específicamente una terminal marítima de mercancías.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 4 II.a)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe a) del apartado 4.II tal y como sigue:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

...

II. En terminales marítimas de mercancías en régimen de concesión o autorización:

a) Con el atraque otorgado en concesión o autorización:

1.<sup>a</sup> En operaciones de entrada o salida marítima: el 50 por ciento de la cuota establecida en la letra a) del apartado 4.I

2.<sup>a</sup> En operaciones de tránsito marítimo: el 25 por ciento de la cuota establecida en la letra b) del apartado 4.I

3.<sup>a</sup> En operaciones de trasbordo: el 20 por ciento de la cuota establecida en la letra c. del apartado 4.I, siempre que, por lo menos, uno de los buques ocupe el atraque concesionado o autorizado.

4.<sup>a</sup> En operaciones de tráfico interior marítimo que se realicen entre instalaciones otorgadas ambas en concesión o autorización: el 50 por ciento de la cuota establecida en la letra d) del apartado 4.I.

En el supuesto de que sólo una de ellas esté concesionada o autorizada, se aplicará la misma cuota prevista en la letra d) del apartado 4.I, salvo que se

liquide en la instalación concesionada. En este último caso será aplicable la reducción de la cuota prevista en el apartado anterior.

...”

### **JUSTIFICACIÓN**

Correcciones técnicas. En operaciones de trasbordo debe preverse la reducción de tasas siempre que por lo menos uno de los buques ocupe el atraque concesionado o autorizado. Se propone además que en el caso de que el tráfico marítimo interior se efectúe entre una instalación concesionada y otra que no lo sea, se admita el descuento siempre que se liquide en la instalación concesionada. Esta propuesta es coherente con la forma en la que se liquida esta tasa. Se elimina el supuesto 5º por ser independiente de si el atraque está en concesión o no y se pasa a un apartado propio c).

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 4 II.b)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe b) del apartado 4.II tal y como sigue:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

...

b) Si el atraque no está otorgado en régimen de concesión o autorización, se aplicará el 80 por ciento de la cuota que corresponda, en función de la operación que se desarrolle, de las previstas en el apartado 4.I

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Correcciones técnicas. Se establece una reducción del 80% cuando el atraque no está otorgado en régimen de concesión. Por otra parte se suprime la última parte en coherencia con la enmienda a los artículos 15.4.II. a) 5ª y 15.4.I.c).

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 4 II.c)**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo epígrafe c) en el apartado 4.II tal y como sigue:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa será la siguiente:

...

c) En operaciones de tránsito terrestre: el 40 por ciento de la prevista en la letra e) del apartado 4.I, siempre que la instalación destino de las mercancías y elementos de transporte que entran en la zona de servicio esté otorgada en concesión o autorización.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con la propuesta para el artículo 15.4.II.5ª. Además, se reduce la tasa en los casos de tránsito terrestre para acomodarla mejor al principio de equivalencia al coste y favorecer el uso del puerto para operaciones logísticas y de valor añadido sobre la mercancía.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 5.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 5, quedando el texto como sigue:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

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

a) A las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo: 0.25.

b) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a un servicio de transporte marítimo de corta distancia de carácter regular: 0.80. En el caso de que el buque realice la carga o descarga de mercancías por rodadura, tal y como los de tipo ro-ro, ro-pax, con-ro y ferry, el coeficiente se reducirá a 0.60. En el caso de mercancías y elementos de transporte de entrada marítima, estos coeficientes no serán aplicables a mercancías y elementos de transporte que hayan estado en régimen de tránsito marítimo en el último puerto en que fueron embarcadas. A su vez, en el caso de mercancías y elementos de transporte de salida marítima no serán aplicables a mercancías y elementos de transporte que vayan a estar en régimen de tránsito marítimo en el primer puerto en que vayan a ser desembarcadas.

c) A las mercancías de entrada o salida marítima, sus elementos de transporte o unidades de carga transportadas en buques pertenecientes a servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago: 0.20.

De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y de evitar los efectos que tiene para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores los costes adicionales que supone la doble insularidad.

d) A las mercancías y sus elementos de transporte, de entrada o salida marítima, que salgan o entren de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario: 0.75.

Las reducciones contempladas en los supuestos b) y c) son incompatibles entre sí.

“

## **JUSTIFICACIÓN**

Se suprime la alusión a “internacional” en los tráficos de tránsito marítimo, con objeto de que no haya diferencias en función del puerto de origen o destino. A su vez se reconsideran los coeficientes reductores con el objeto de no encarecer las tasas portuarias respecto a las contempladas en la legislación vigente. En el caso de los tráficos de tránsito marítimo se propone reducir el coeficiente reductor para adaptarse mejor a la actual situación de los mercados. También se propone reducir el coeficiente reductor para los tráficos ferroportuarios con el objeto de potenciar la intermodalidad en el nodo portuario y mantener las reducciones para las mercancías de entrada o salida marítima en los tráficos interinsulares existente en la legislación vigente con el objeto de

no encarecer estos tráficos, especialmente en tiempos de crisis económica por ser vitales para la cohesión territorial de los archipiélagos. Esta posición se considera conforme con la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 4 de febrero de 2010, sobre las tasas portuarias españolas y con el Reglamento 4055/86, siempre que se justifiquen en la propia legislación las razones de interés general que llevan a acogerse a las excepciones previstas en la legislación comunitaria.

También Se propone incorporar un coeficiente reductor para el transporte marítimo basado en modalidades de carga y descarga por rodadura con el objeto de potenciar la intermodalidad.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 15. TASA DE LA MERCANCÍA (T-3). APARTADO 6.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 6 quedando como sigue:

“Artículo 15. Tasa de la mercancía (T-3).

...

6. El valor de la cuantía básica de la tasa de la mercancía (M) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 3,10 €. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

Además, el valor de la cuantía básica de la tasa de la mercancía (M) podrá ser afectada del coeficiente corrector de la tasa de la mercancía que se establece en el artículo 7 g)

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se establece una cuantía básica de la tasa de la mercancía con un valor único para todas las Autoridades Portuarias, sin menoscabo de la posible aplicación de un coeficiente corrector de la mercancía que podrá ser distinto para cada Autoridad Portuaria y que se regula en el artículo 7.g). Este coeficiente

corrector es propuesto por cada Autoridad Portuaria en el Plan de Empresa, debe sujetarse a una serie de criterios impuestos por el Ministerio de Fomento y se eleva a Presupuestos Generales del Estado, o a la ley que corresponda, cada año.

El valor de 3,10 € se basa en los valores íntegros que hoy tiene esta tasa.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 16. TASA DE LA PESCA FRESCA (T-4). APARTADO 1. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el primer párrafo del apartado 1 quedando como sigue:

“Artículo 16. Tasa de la pesca fresca (T-4).

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los buques o embarcaciones pesqueras en actividad, de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y su estancia en los mismos. Asimismo, constituye el hecho imponible la utilización por la pesca fresca, la refrigerada y sus productos, que accedan al recinto portuario por vía marítima, en barco de pesca o mercante, o por vía terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación y de venta, accesos, vías de circulación, zonas de estacionamiento y otras instalaciones portuarias .

...“

**JUSTIFICACIÓN**

Se elimina una coma y el apelativo de “fijas” a las instalaciones, dado que pueden existir instalaciones móviles.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 16. TASA DE LA PESCA FRESCA (T-4). APARTADO 1. SEGUNDO PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifican los párrafos 2º y 3º del proyecto de Ley y se añade un 4º párrafo al apartado 1 quedando como sigue:

“Artículo 16. Tasa de la pesca fresca (T-4).

...

El pago de esta tasa, dará derecho a que los barcos de pesca permanezcan en puerto durante el plazo de un mes desde su entrada, en la posición que señale la Autoridad Portuaria. Transcurrido dicho plazo se devengará la tasa al buque prevista para buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes contemplados en el apartado 4.I.5º) del artículo 13 de esta ley.

En casos de inactividad forzosa por temporales, paros biológicos, vedas costeras o carencia de licencias, la Autoridad portuaria prorrogará el plazo anterior hasta 6 meses. A partir de este plazo, y siempre que se mantengan estas circunstancias, la embarcación pesquera o buque de pesca devengará la tasa del buque prevista para buques pesqueros cuya última operación de descarga se haya efectuado en el puerto y estén en paro biológico, en veda o carezca de licencia, contemplados en el apartado 4.I.5º) del artículo 13 de esta ley. La concurrencia de estas circunstancias deberá ser expresa e individualmente acreditada por certificaciones de la autoridad competente. En caso de que dejen de concurrir estas circunstancias o no puedan acreditarse devengará la referida tasa del buque expresada en el párrafo anterior.

Esta tasa no será de aplicación a aquéllos buques o embarcaciones pesqueras que no efectúen en el puerto descarga de pesca fresca, refrigerada o sus productos. En este caso, devengarán la tasa del buque que le corresponda desde su entrada a puerto.

...“

### **JUSTIFICACIÓN**

Correcciones técnicas. Se considera que en los casos de inactividad forzosa la prórroga no debe ser potestativa de la Autoridad Portuaria sino forzosa, ya que en estos casos no hay razones objetivas para modular los plazos.

Por un principio de legalidad y de seguridad jurídica debe respetarse el hecho imponible que no es otro que la utilización del puerto por el buque en actividad, asociada con la descarga de pesca fresca o refrigerada, independientemente del volumen de pesca que descargue o del volumen de pesca capturada.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 16. TASA DE LA PESCA FRESCA (T-4). APARTADO 2 a). ÚLTIMO PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se corrige sintácticamente el último párrafo del apartado 2 a), quedando como sigue:

“Artículo 16. Tasa de la pesca fresca (T-4).

...

En lonjas otorgadas en concesión o autorización, será sujeto pasivo sustituto del contribuyente el concesionario o autorizado.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 16. TASA DE LA PESCA FRESCA (T-4). APARTADO 3.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se corrige el texto del apartado 3, quedando como sigue:

“Artículo 16. Tasa de la pesca fresca (T-4).

...

3. La tasa se devengará cuando el buque o embarcación pesquera, la pesca fresca, refrigerada o sus productos inicien su paso por la zona de servicio del puerto.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 16. TASA DE LA PESCA FRESCA (T-4). APARTADO 5.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se reduce el tipo de gravamen de la tasa de la pesca fresca en un 12%, en los casos de utilización de lonja, quedando los valores del siguiente tenor:

“Artículo 16. Tasa de la pesca fresca (T-4).

...

5. El tipo de gravamen será el siguiente:

a) Con utilización de lonja no concesionada o autorizada:

1º A la pesca descargada por vía marítima: el 2,2 por ciento del valor de la base.

2º A la pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre: el 1,8 por ciento del valor de la base.

b) Sin uso de lonja:

1º. A la pesca descargada por vía marítima: el 1,8 por ciento del valor de la base.

2º. A la pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre: 1,5 por ciento del valor de la base.

c) Con utilización de lonja concesionada o autorizada:

1º. A la pesca descargada por vía marítima: el 0,4 por ciento del valor de la base.

2º. A la pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre: el 0,3 por ciento del valor de la base.

...”

### **JUSTIFICACIÓN**

Se contribuye al sostenimiento del sector pesquero, reduciendo el gravamen que se aplica por la tasa de la pesca fresca en los casos de utilización de lonja.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 17. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T-5). APARTADO 1. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se corrige el primer párrafo del apartado 1 quedando como sigue:

“Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los buques y embarcaciones deportivas o de recreo, independientemente de sus dimensiones, de las aguas de la zona de servicio del puerto, de las redes y tomas de servicios y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado, así como la estancia en éste. Constituye también hecho imponible ...

No está sujeta a esta tasa la utilización de instalaciones para la varada o puesta en seco de la embarcación, ni de maquinaria, equipos de manipulación y elementos mecánicos móviles necesarios para las operaciones de puesta a flote o puesta en seco o varada de las embarcaciones, que se encontrará sujeta, en su caso, a la correspondiente tarifa.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se elimina la alusión a los 24 metros de eslora para resaltar que lo que importa aquí es que éstos estén dedicados a fines deportivos o recreativos, independientemente de sus dimensiones. A su vez, se incluye en el hecho

imponible la disponibilidad de tomas de agua y de electricidad, ya que específicamente este concepto está diferenciado en la tasa.

Por otra parte, al igual que en los otros tipos de tasas de utilización, se propone eliminar el adjetivo de instalaciones fijas del hecho imponible ya que un muelle (por ejemplo), también puede ser flotante.

Por último, debe precisarse que los equipos e instalaciones de puesta a flote de las embarcaciones o la estancia en seco de las mismas no están sujetos a esta tasa.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 17. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T-5). APARTADO 4.a)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se corrige el epígrafe a) del apartado 4 quedando como sigue:

“Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa es la siguiente:

a) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas ni autorizadas situadas totalmente en la zona I o interior de las aguas portuarias, la cuota íntegra de la tasa será el resultado de sumar los siguientes conceptos:

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica para que los apartados siguientes sean de mejor comprensión.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 17. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T-5). APARTADO 4.a).1º)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se corrige el epígrafe a) 1º) del apartado 4 quedando como sigue:

“Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa es la siguiente:

...

1º) Por el acceso y estancia de las embarcaciones en el puesto de atraque o de fondeo, la cuota será la cantidad, resultante del producto de la superficie ocupada por el buque o la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia, completos o fracción, por la cuantía básica E y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente:

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica en coherencia con la enmienda presentada para el artículo 17.4.a) y con la redacción del apartado b). Además es redundante incluir expresado en Euros, ya que la cuantía básica se expresa en Euros.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 17. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T-5). APARTADO 4.a).1º TABLA.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica la tabla del apartado 4.a), quedando como sigue:

“Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa es la siguiente:

...

| Tipo de atraque o de fondeo                                                        | Coeficiente |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Atracadas de punta a pantalán y muerto, boya o ancla ...                           | 1,00        |
| .....                                                                              |             |
| Atracada de punta a pantalán con instalación de pantalán lateral ...               | 2,00        |
| Atracada de costado a muelle o pantalán ... ..                                     | 3,00        |
| ... ..                                                                             |             |
| Abarloadas a otra atracada de costado a muelle o pantalán u a otra abarloada... .. | 0,50        |
| .....                                                                              |             |
| Fondeadas con amarre a muerto, boya o punto fijo ...                               | 0,60        |
| .....                                                                              |             |
| Fondeadas con amarre mediante medios propios ... ..                                | 0,40        |
| ... ..                                                                             |             |
| ...”                                                                               |             |

## **JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica en el que se diferencia por tipo de atraque y no por tipo de embarcación. También se sustituye el anglicismo “finger” por el de “pantalán auxiliar”. Asimismo se incluye el caso de las embarcaciones abarloadas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 17. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T-5). APARTADO 4.a).1º) ÚLTIMO PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el último párrafo del apartado 4.a) 1º), quedando como sigue:

“Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa es la siguiente:

...

En las zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, los coeficientes serán el 50 por ciento de los señalados en el cuadro anterior

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se amplía la posibilidad de aplicar la reducción del 50% a las embarcaciones deportivas más reducidas (calados por debajo de dos metros) y sin hacer referencia a las esloras, con lo que se favorece a las clases de rentas más bajas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 17. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T-5). APARTADO 4.a).2º)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 4.a) 2º), quedando como sigue:

“Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa es la siguiente:

...

2º) Por disponibilidad de servicios, la cuota íntegra de la tasa será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada por el buque o la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia completos o fracción, por el valor de la cuantía básica (E) y por los siguientes coeficientes:

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección en coherencia con la redacción dada al apartado a).

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 17. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T-5). APARTADO 4.b). PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el primer párrafo del apartado 4.b), quedando como sigue:

“Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa es la siguiente:

...

b) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en régimen de concesión o autorización situadas totalmente en la zona I o interior de las aguas portuarias, con espacio de agua también otorgado en concesión o autorización, la cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección en coherencia con la redacción dada al apartado a). Es conveniente señalar que los coeficientes que se dan son cuando el espacio de agua también está otorgado en concesión o autorización.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 17. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T-5). APARTADO 4.b). SEGUNDO PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el segundo párrafo del apartado 4.b), quedando como sigue:

“Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa es la siguiente:

...

Por el acceso, y en su caso, estancia de las embarcaciones, en el puesto de atraque o fondeo, la cuota será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada por la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia, completos o fracción de los mismos, por la cuantía básica (E) y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente:

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección en coherencia con la redacción dada a la enmienda presentada para el artículo 17.4.b). y con la redacción del apartado a).

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 17. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T-5). APARTADO 4.b). TABLA.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica la tabla del apartado 4.b), quedando como sigue:

“Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa es la siguiente:

...

| Embarcación                                          | Coeficientes |                                                              |
|------------------------------------------------------|--------------|--------------------------------------------------------------|
|                                                      | General      | Embarcación<br>a vela con<br>eslora no<br>superior a 12<br>m |
| Embarcaciones transeúntes o de paso ...              | 0,39         | 0.15                                                         |
| ... ..                                               |              |                                                              |
| Embarcaciones que tienen su base en el<br>puerto ... | 0,32         | 0.10                                                         |

...”

...

## **JUSTIFICACIÓN**

La aplicación de los coeficientes previstos en el actual proyecto de Ley pondría en tela de juicio la contribución al principio de equivalencia al coste de esta tasa, principalmente en puertos con una intensa actividad náutico-deportiva. Por tanto, se revisan al alza los valores de los coeficientes a fin de preservar dicho principio. Simultáneamente se propone hacer menos gravosa la tasa para embarcaciones a vela con esloras no superiores a 12 m con el objeto de incentivar la práctica del deporte de la vela por parte de los clubes náuticos y demás concesionarios de instalaciones deportivas y de recreo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 17. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T-5). APARTADO 4.b). PENÚLTIMO PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el penúltimo párrafo del apartado 4.b), quedando como sigue:

“Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa es la siguiente:

...

En las zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, los coeficientes serán el 50 por ciento de las señaladas en el párrafo anterior.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se amplía la posibilidad de aplicar la reducción del 50% a las embarcaciones deportivas más reducidas (calados por debajo de dos metros) y sin hacer referencia a las esloras, con lo que se favorece a las clases de rentas más bajas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 17. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T-5). APARTADO 4.c)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 4.c), quedando como sigue:

“Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

...

4. La cuota íntegra de esta tasa es la siguiente:

...

c) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas situadas total o parcialmente en Zona II, cuando el buque o la embarcación ocupe la zona I, la cuota de la tasa será la prevista en las letras a) y b), según corresponda. Si, por el contrario, ocupa la zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota de la tasa será el 30 por ciento de la prevista en las letras a) 1º y b) anteriores para la zona I, y el 100 por ciento de la cuota de la tasa prevista en la letra a) 2º anterior para la zona I, según corresponda.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica en coherencia con la redacción propuesta para los apartados a) y b) y con el objeto de cubrir todos los casos posibles, al haber dársenas deportivas que se extienden por ambas zonas.

Se mantiene la reducción del 30 por ciento actual para embarcaciones que se sitúen en zona II respecto a las tasas correspondientes a la zona I.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 17. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T-5). APARTADO 5.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 5, quedando como sigue:

“Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

...

5. La superficie ocupada por el buque o la embarcación será el resultado del producto de la eslora total de la misma por su manga.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Correcciones técnicas en coherencia con enmiendas anteriores, en particular las propuestas para los artículos 17.4. a) 1º, a) 2º) y b), que incorpora las unidades con las que se debe medir la superficie ocupada por la embarcación en la fórmula general con el objeto de consolidar en un único párrafo todos los elementos que definen la cuota íntegra de la T-5.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 17. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T-5). APARTADOS 7 Y 8.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se suprime el apartado 7 que se incorpora al 8, el cual se modifica tal y como sigue:

“Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

...

7. En las dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización el pago de la tasa será exigible por adelantado y en los plazos que figuren en las cláusulas de la concesión o autorización, que no podrán ser superiores a un año, y podrá exigirse en régimen de estimación simplificada salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. En éste régimen, la cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización, teniendo en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Para ello, los titulares de dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización deberán suministrar a las Autoridades Portuarias la información que le sea requerida y los datos precisos para la liquidación de esta tasa. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 25 por 100 en el importe de la cuota tributaria.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Por criterios de mayor ordenación lógica, se suprime el apartado 7, por lo que el punto 8 se renumera como 7. Por otra parte se introduce como mejora técnica el antiguo punto 7 en este punto. Además de forma equivalente con el pago de la tasa de ocupación, se admite que las cláusulas de la concesión o autorización fijen los plazos de abono de la tasa. Esto favorece la tesorería de los titulares de las concesiones.

Por último, se eleva de un 20 a un 25% la bonificación correspondiente para tener en cuenta, por un lado, la eliminación de una bonificación del 10% por domiciliación bancaria y, por otro lado, las necesidades del sector.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 17. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T-5). APARTADO 9.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 9, como sigue:

“Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

...

8. A los efectos de lo establecido en este artículo, son buques o embarcaciones que tienen su base en el puerto aquellas que tienen autorizada la estancia en el puerto por período igual o superior a seis meses.

Son buques o embarcaciones transeúntes o de paso aquellas que tienen autorizada su estancia por un período limitado, inferior a seis meses.

El importe de la tasa aplicable será independiente de las entradas, salidas o días de ausencia de la embarcación, mientras tenga asignado puesto de atraque.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Correcciones técnicas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 17. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T-5). APARTADO 10.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 10 que se reenumera como apartado 9, como sigue:

“Artículo 17. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5).

...

9. El valor de la cuantía básica de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (E) se establece para todas la Autoridades Portuarias en 0,13 €. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios y sectoriales, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del sector turístico y en particular del sector náutico y de recreo.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se establece una cuantía básica de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo con un valor único para todas las Autoridades Portuarias.

El valor de 0,13 € se basa en los valores íntegros que hoy tiene esta tasa.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 18. TASA POR UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LA ZONA DE TRÁNSITO (T-6). APARTADO 1. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el primer párrafo del apartado 1, quedando como sigue:

“Artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6).

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización de las zonas de tránsito, especialmente habilitadas como tales por la Autoridad Portuaria, y excepcionalmente de las zonas de maniobra, por las mercancías y elementos de transporte por un periodo superior a:

- en operaciones de entrada o de salida marítima, así como de tránsito marítimo y tráfico interior: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto o de su desembarque, según corresponda, para aquellas mercancías y elementos de transporte en la que los elementos rodantes que las transportan hayan formado o vayan a formar parte del transporte marítimo, y 48 horas en los casos restantes.

- en las operaciones de tránsito terrestre: cuatro horas desde su entrada en la zona de servicio del puerto.

También estarán sujetos a esta tasa los materiales, maquinarias o equipamientos debidamente autorizados por la Autoridad Portuaria que, no teniendo la consideración de mercancías o elementos de transporte, permanezcan en la zona de servicio del puerto en periodos continuados superiores a 24 horas.

Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

...”

### **JUSTIFICACIÓN**

Se procura hacer coherentes los contenidos de este artículo con los del artículo 15.1. y cubrir toda la casuística posible. Así por ejemplo, el Proyecto de Ley no parece tomar en consideración el tránsito terrestre.

Además, los materiales, maquinaria o equipamiento que no tienen la consideración de mercancías deben tener un tratamiento diferenciado al de las mercancías, ya que no realizan operaciones portuarias. Debe incluirse una referencia a los mismos al objeto de que su sujeción a una tasa favorezca una mejor gestión del dominio público portuario, evitando que el puerto se convierta en un depósito permanente de materiales inservibles. Se pone el límite en 24 horas con el objeto de flexibilizar los anteriores principios con no dificultar el desarrollo de la normal actividad del puerto.

A su vez, como el apartado 5 de este artículo introduce la posibilidad excepcional de depósito temporal de las mercancías en las zonas de maniobra, por legalidad, la utilización de la zona de maniobra debe también incluirse en el hecho imponible.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 18. TASA POR UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LA ZONA DE TRÁNSITO (T-6). APARTADO 1. SEGUNDO PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el segundo párrafo del apartado 1, quedando como sigue:

“Artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6).

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización de las zonas de tránsito,...

...

A los efectos de esta tasa, se entiende por zona o zonas de tránsito aquellas especialmente habilitadas al efecto por la Autoridad Portuaria con el objeto de servir de espacio de almacenamiento o depósito temporal de mercancías y elementos de transporte de manera que se compatibilicen con eficiencia las distintas operaciones portuarias. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria delimitará la zona o zonas de tránsito del puerto o puertos que gestione, de conformidad con lo previsto a estos efectos en el Reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se generalizan las razones de la existencia de la zona de tránsito. Hay muchas otras operaciones en los puertos no asociadas directamente con la carga y descarga del buque y con la transferencia modal y su capacidad de entrada o

evacuación de las mercancías., tales como operaciones de control aduanero, sanitario o de seguridad, operaciones de valor añadido, etc. Por dichas razones se propone como enmienda una definición menos rígida para la zona de tránsito.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 18. TASA POR UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LA ZONA DE TRÁNSITO (T-6). APARTADO 2.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 2, quedando como sigue:

“Artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6).

...

2. Será sujeto pasivo contribuyente el propietario de la mercancía, elemento de transporte, material, maquinaria o equipamiento.

Cuando la mercancía y los elementos de transporte se encuentren consignados serán sujetos pasivos sustitutos el consignatario, transitario u operador logístico representante de la mercancía.

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

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se eliminan de la consideración de sujetos pasivos sustitutos a la compañía estibadora y al consignatario del buque. El periodo de estancia de la mercancía

en puerto y, particularmente su levante es depende directamente del propietario de la mercancía o del operador logístico correspondiente. Las funciones de la compañía estibadora que no disponga de una concesión se limita a la carga y la descarga y a su depósito en la zona de tránsito.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 18. TASA POR UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LA ZONA DE TRÁNSITO (T-6). APARTADO 3.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 3, quedando como sigue:

“Artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6).

...

3. Esta tasa se devengará cuando las mercancías y los elementos de transporte superen los tiempos máximos de utilización de la zona de tránsito asociados con el pago de la tasa de la mercancía.

En el caso de materiales, maquinarias o equipamientos que no tengan la consideración de mercancías o elementos de transporte, la tasa se devengará una vez transcurrido el periodo de 24 horas de permanencia en la zona de servicio del puerto.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con las enmiendas propuestas al artículo 18.1.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 18. TASA POR UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LA ZONA DE TRÁNSITO (T-6). APARTADO 4. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el primer párrafo del apartado 4, quedando como sigue:

“Artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia, completos o fracción, por la cuantía básica (T) y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente, en función de la duración de la ocupación:

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica para dotar de criterios homogéneos con el resto de tasas. Además es redundante incluir expresado en Euros, ya que la cuantía básica se expresa en Euros.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 18. TASA POR UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LA ZONA DE TRÁNSITO (T-6). APARTADO 4. PENÚLTIMO Y ÚLTIMO PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se suprime el penúltimo párrafo y se modifica el último párrafo.

“Artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6).

...

4. La cuota íntegra de la tasa será...

...

Como superficie ocupada se adoptará la menor superficie rectangular, que contenga a la mercancía, elemento de transporte, material, maquinaria o equipamiento depositado.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se eliminan redundancias y grados de libertad en el cálculo de la superficie, que podrían dar lugar a situaciones discriminatorias.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 18. TASA POR UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LA ZONA DE TRÁNSITO (T-6). APARTADO 5.**

**DE ADICIÓN**

Se suprime el penúltimo párrafo y se modifica el último párrafo.

“Artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6).

...

5. La zona de maniobra no podrá ser utilizada para depósito de mercancías u otros elementos salvo autorización expresa del Director del puerto, en cuyo caso serán de aplicación las cuantías previstas en el apartado 4 de este artículo.

A los efectos de esta tasa, se entiende como zona de maniobra el área más próxima a la línea de atraque en la que se desarrollan las operaciones de carga y descarga del buque de mercancías y elementos de transporte o de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria delimitará la zona o zonas de maniobra del puerto o puertos que gestione, de conformidad con lo previsto a estos efectos en el reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Por seguridad jurídica la Ley debe definir la zona de maniobra de igual forma que lo hace para las zonas de tránsito.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 18. TASA POR UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LA ZONA DE TRÁNSITO (T-6). APARTADO 6.**

**DE SUSTITUCIÓN**

Se sustituye el texto del apartado 6 por uno nuevo.

“Artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6).

...

6. El valor de la cuantía básica de la tasa por utilización de la zona de tránsito (T) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 0,11 €. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se establece una cuantía básica de la tasa por utilización especial de la zona de tránsito con un valor único para todas las Autoridades Portuarias.

El valor de 0,11 € se basa en los valores íntegros que hoy podría tener esta tasa.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 18. TASA POR UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LA ZONA DE TRÁNSITO (T-6). APARTADO 7.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el texto del apartado 7, quedando como sigue:

“Artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6).

...

7. Por razones justificadas de interés general, la Autoridad Portuaria podrá exigir la retirada de las mercancías u otros elementos depositados en las zonas de tránsito y maniobra, señalando plazo suficiente para realizarla. En caso de incumplimiento, la Autoridad Portuaria podrá imponer multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario, de un 20 por ciento de la cuota de la tasa por utilización de la zona de tránsito por cada día o fracción de retraso a partir de la fecha límite señalada por la Autoridad Portuaria para la total retirada. Si después de cinco días desde el primer aviso la mercancía continúa sin ser retirada, la Autoridad Portuaria podrá retirarla o removerla a cargo del sujeto pasivo de dicha tasa, sin perjuicio de la multa que le corresponda por los días de retraso y de las tasas o tarifas que conlleva la nueva ubicación. En el caso de mercancías u otros elementos declarados como abandonados, una vez concluido el proceso de subasta, la Autoridad Portuaria tendrá prioridad en el cobro de las tasas y, en su caso, de las multas y tarifas que le corresponden generadas por dicha mercancía.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se objetivan las razones por las cuales se puede exigir la retirada de las mercancías depositadas en las zonas de tránsito. Al abonar una tasa en función de los días de depósito son derechos del usuario que únicamente pueden ser conculcados por razones justificadas de interés general. Ya que se aducen razones de interés general, es conveniente introducir la posibilidad de que pueda ser retirada por la Autoridad Portuaria a costa del sujeto pasivo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 18. TASA POR UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LA ZONA DE TRÁNSITO (T-6). APARTADO 8.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el texto del apartado 8, quedando como sigue:

“Artículo 18. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6).

...

8. Estarán exentos de esta tasa los titulares de concesiones o autorizaciones de ocupación de dominio público portuario por la estancia de mercancías, elementos de transporte, materiales, maquinaria o equipamientos en los espacios que formen parte de dichas concesiones o autorizaciones, por los que se devenga la correspondiente tasa de ocupación.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Por la estructura de esta tasa, conviene no limitar la exención de esta tasa únicamente a los concesionarios de las terminales de manipulación para las mercancías depositadas en sus concesiones. Por igualdad de tratamiento jurídico, debe extenderse a todos los titulares de dominio público otorgado en concesión cuando se depositen las mercancías u otros elementos en el dominio público concesionado. Por otra parte hay muchos tipos de terminales.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 19. BONIFICACIONES**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce una nueva sección 5º de Ley inmediatamente antes del artículo 19 y se modifica el título de dicho artículo, quedando como sigue:

**“ SECCION 5ª BONIFICACIONES DE LAS TASAS DE ACTIVIDAD Y DE UTILIZACION “**

“Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

En coherencia con las enmiendas propuestas a los artículos precedentes, es conveniente aclarar que las bonificaciones que se incluyen en este artículo se refieren exclusivamente a las tasas actividad y de utilización. Las bonificaciones de la tasa de ocupación se sitúan en el artículo correspondiente. Se propone introducir una sección nueva dado que no se pueden introducir las bonificaciones de las tasas de actividad y utilización en una Sección 4ª dedicada únicamente a las tasas de utilización.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 19. BONIFICACIONES. APARTADO 1. a)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 1 del artículo 19, quedando como sigue:

“Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

1. Para incentivar mejores prácticas medioambientales, la Autoridad Portuaria aplicará las siguientes bonificaciones:

a) Cuando los buques acrediten el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales y además, la compañía naviera o, en su caso, el armador, al que pertenece el buque tenga suscrito un Convenio con la Autoridad Portuaria en materia de buenas prácticas ambientales asociadas a las operaciones y a la permanencia de buques en puerto,, a la cuota de la tasa del buque se aplicará una bonificación de un 5 por ciento

Dicho Convenio deberá contemplar un conjunto de instrucciones técnicas y operativas, basado en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por Puertos del Estado, cuyo cumplimiento operativo pueda ser verificado mediante un sistema de gestión medioambiental. El cumplimiento por el buque de las normas y convenios internacionales en esta materia deberá estar certificado por entidades de certificación acreditadas para ello por organismos pertenecientes a la Internacional Accreditation Forum. El cumplimiento del Convenio suscrito se acreditará por parte de la Autoridad Portuaria.”

## **JUSTIFICACIÓN**

Con el fin de contribuir al principio de sostenibilidad, se eleva la bonificación por concepto ambiental a la tasa del buque desde un 3% hasta un 5%. Además se simplifica los criterios para la aplicación de la bonificación para hacerla mucho más efectiva.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 19. BONIFICACIONES DE LAS TASAS DE ACTIVIDAD Y UTILIZACIÓN. APARTADO 1.b)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la modificación del apartado 1.b. y la adición de un nuevo epígrafe c) al artículo 19 con la siguiente redacción:

“Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

...

b) Cuando el titular de una autorización para prestar el servicio portuario de manipulación de mercancías, o el titular de la concesión o autorización de una terminal de manipulación de mercancías cumpla los requisitos que se citan posteriormente se aplicarán las siguientes bonificaciones a la cuota de la tasa de actividad:

Con carácter general: 15 por ciento.

A la parte de la cuota de la tasa correspondiente a tráfico manipulado de gráneles sólidos o líquidos: 20 %.

c) Cuando el titular de una concesión o autorización realice actividades pesqueras, náutico-deportivas o de construcción, reparación, transformación o desguace de buques, se aplicará una bonificación del 15 por ciento a la cuota íntegra de la tasa de actividad.

De acuerdo con lo mencionado anteriormente en los apartados b) y c), los requisitos que debe cumplir el titular de la autorización o concesión, en su caso, serán los siguientes:

1º) Tener suscrito un Convenio con la Autoridad Portuaria en materia de buenas prácticas ambientales. Dicho Convenio deberá contemplar un conjunto de instrucciones técnicas y operativas cuyo cumplimiento pueda ser verificado mediante un sistema de gestión medioambiental, basado en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por Puertos del Estado, cuyo alcance comprenda la totalidad de los tráficos manipulados.

2º) Estar inscrito en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental (EMAS) o tener implantado un sistema de gestión ambiental basado en UNE-EN-ISO-14001 certificada por una entidad acreditada a tal efecto por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), y cuyo alcance comprenda todos aquellos servicios relacionados con la actividad objeto de autorización o concesión.

...”

### **JUSTIFICACIÓN**

Mediante esta enmienda se estimulan las buenas prácticas ambientales en la actividad de manipulación de carga, haciendo especial incidencia en el tráfico de graneles, tanto líquidos como sólidos, cuya manipulación lleva implícito mayores riesgos ambientales y por tanto, su control a través de un sistema de gestión ambiental exige mayores costes. También se incorporan como susceptibles de recibir esta bonificación las actividades pesqueras, náutico-deportivas y de reparación de buques.

Por otro lado, con el incremento del límite hasta el 20% (aunque solamente referido al tráfico de mercancía a granel), el cómputo global de bonificaciones por concepto medio ambiental se equipara al que ahora existe sobre la tasa de ocupación para los casos que realmente han de bonificarse.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 19. BONIFICACIONES. APARTADO 2.a)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la modificación del apartado 2.a. del artículo 19 quedando como sigue:

“ Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

...

2. Para incrementar la calidad en la prestación de los servicios:

a) Cuando la compañía naviera o, en su caso de embarcaciones pesqueras, el armador tenga en vigor una certificación de servicios cuyo alcance comprenda todas las operaciones del buque en puerto, basada en los referenciales de calidad del servicio aprobados por Puertos del Estado o, en su caso, en los referenciales específicos aprobados en su desarrollo por la Autoridad Portuaria a la cuota de la tasa del buque se le aplicará una bonificación de un 5 por ciento.

La certificación de servicios debe estar emitida por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la norma UNE-EN-45011 o aquella que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión cumpla los requisitos de la misma.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Mediante esta enmienda se pretende concretar la forma de acreditar la calidad por parte del sujeto pasivo de la tasa del buque y elevar la bonificación a efectos de reforzar la necesidad de contribuir a la mejora de la calidad en las operaciones portuarias dependientes del buque.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 19. BONIFICACIONES. APARTADO 2.b)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la modificación del apartado 2.b. del artículo 19 elevando el límite de bonificación sobre las tasas de actividad en concepto de calidad, pasando del 10 al 15%:

“ Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

...

2. Para incrementar la calidad en la prestación de los servicios:

...

b) Cuando el prestador de un servicio portuario o el titular de la concesión o autorización de una terminal marítima de mercancías o de una estación marítima, tenga en vigor una certificación de servicio, basada en los referenciales de calidad del servicio aprobados por Puertos del Estado o, en su caso, de los referenciales específicos aprobados en su desarrollo por la Autoridad Portuaria, emitida por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la Norma UNE-EN 45011, a la cuota de la tasa de actividad se aplicará una bonificación del 15 por ciento.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Mediante esta enmienda se incrementa el estímulo a las buenas prácticas en materia de calidad, en línea con el objetivo de promover puertos cada vez más eficientes en el aprovechamiento del suelo y de las infraestructuras a la hora de manipular mercancía marítima. Por otra parte no se pueden emitir una certificación si no existe un referencial de servicios. Por dicha razón se incluye en el apartado b). A su vez se amplía la bonificación a todos los prestadores de servicios portuarios técnico-náuticos (remolque, practicafe, amarre), los cuales tienen una gran incidencia en los niveles de calidad del puerto.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 19. BONIFICACIONES. SE INTRODUCE UN NUEVO APARTADO 2.c)**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado 2.c. del artículo 19 con el objeto de favorecer la eficiencia en la prestación de servicios portuarios, así como la implantación de nuevas tecnologías y la inversión en nuevos equipos que mejoren la productividad del servicio de manipulación de mercancías.

“ Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

...

2. Para incrementar la calidad en la prestación de los servicios:

...

c) Cuando el titular de una licencia del servicio de manipulación de mercancías, o el concesionario o autorizado cuyo objeto concesional sea una terminal de mercancías, supere por encima del 30 % los niveles mínimos de productividad establecidos en los pliegos de prescripciones particulares del servicio, a la cuota de la tasa de actividad se aplicará una bonificación de igual valor que el porcentaje de aumento de la productividad con respecto al valor citado, con un valor máximo del 50%. La liquidación de esta bonificación se realizará al final del ejercicio, cuando se liquide la tasa de actividad conforme a lo previsto en el apartado 6 del artículo 11, considerando para su cálculo los valores medios de productividad del ejercicio.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Esta bonificación pretende incrementar la eficiencia en la prestación de los servicios portuarios de manipulación, admitiendo bonificaciones cuando se superen significativamente los niveles mínimos de productividad establecidos en los pliegos de prescripciones particulares del servicio. A su vez supone un acicate para que los operadores inviertan en nuevas tecnologías, equipos y procesos que mejoren la productividad de la operativa portuaria, y en consecuencia la productividad de las terminales.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 19. BONIFICACIONES. APARTADO 3**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la modificación del apartado 3 del artículo 19 en la que se incorporan una serie de correcciones en los tráficos susceptibles de bonificación y se eleva el límite máximo de la bonificación hasta el 20% de la recaudación media anual por las tasas del buque, del pasaje y la mercancía en los dos ejercicios anteriores:

“Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

...

3. Para incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos que coadyuven al desarrollo económico y social de la zona de influencia económica de los puertos o de España en su conjunto, podrán aplicarse bonificaciones adicionales, no superiores al 40 por ciento, a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía.

Los tráficos y servicios marítimos susceptibles de esta bonificación serán los calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos para cada Autoridad Portuaria.

Dichas bonificaciones podrán diferenciarse para cada uno de los tráficos y servicios marítimos calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos, así como para cada una de las tasas y podrán escalarse respectivamente en función del número de GT o del volumen de pasaje o de mercancías aportado por el sujeto pasivo en el ejercicio anterior en relación con los tráficos totales en

dicho ejercicio correspondientes al tráfico o servicio marítimo considerado, y/o del crecimiento anual de dichos tráficos o servicios respecto a ese ejercicio, debiendo ser idénticas para todos los sujetos pasivos en las mismas condiciones.

En el caso de que las bonificaciones se escalen de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria liquidará las mismas al final del ejercicio en función del crecimiento real de los tráficos o servicios marítimos calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos aportados por el sujeto pasivo en el ejercicio.

Estas bonificaciones serán aplicables a un sujeto pasivo siempre que se superen los tráficos mínimos que, en su caso, se hayan establecido en el título habilitante de la ocupación de dominio público.

A propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el Plan de Empresa acordará de forma motivada los tráficos y servicios marítimos sujetos a bonificación y las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, así como su límite conjunto para su importe total en el ejercicio, teniendo en cuenta la evolución, características y condicionamientos de la demanda, así como la situación de los mercados y la posición competitiva del puerto respecto a los mismos.

En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá la definición de los tráficos y servicios marítimos sujetos a esta bonificación, así como el valor de la misma para cada una de las tasas y, en su caso, condiciones y escalas de aplicación.

Para el cálculo de la bonificación a aplicar se estará a lo dispuesto en el artículo 7.a) de esta ley.

El importe total de las bonificaciones reguladas en este apartado que aplique anualmente cada Autoridad Portuaria no podrá ser superior al 20 por ciento de su recaudación media anual conjunta por las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía del último ejercicio anterior al año en que se acuerda el Plan de Empresa.”

### **JUSTIFICACIÓN**

La presente enmienda flexibiliza la aplicación de la bonificación para incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos con el objeto de preservar el margen de actuación de cada Autoridad Portuaria. En este momento de crisis esta bonificación se ha demostrado de gran utilidad para adaptarse a las condiciones de los mercados. Cualquier rigidización de la misma va en detrimento de la competitividad de los puertos, que necesitan flexibilidad y rapidez en la toma de decisiones.

Además, se incrementa el límite de la bonificación hasta el 20% de la recaudación media anual por las tasas del buque, del pasaje y la mercancía en el último ejercicio, a fin de que este tipo de bonificación tenga mayor alcance, habida cuenta del impacto que tiene el conjunto de los tráficos portuarios señalados, sobre una economía que se halla en permanente cambio.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 19. BONIFICACIONES. NUEVO APARTADO 4**

**DE ADICIÓN**

Se propone incorporar una bonificación a la tasa al buque y a la mercancía nueva dirigida al tráfico de contenedores en tránsito marítimo internacional.

“Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

...

4. Para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma logística internacional, podrán aplicarse las siguientes bonificaciones a la cuota de las tasas del buque y de la mercancía:

A la tasa del buque cuando el buque atraque en una terminal de contenedores en régimen de concesión o autorización.

A la tasa de la mercancía, para mercancías de entrada o salida marítima o en tránsito marítimo en una terminal de contenedores en régimen de concesión o autorización.

En función de la proporción de contenedores en régimen de tránsito marítimo (t), respecto del total del tráfico de contenedores en la terminal, registrado en el último ejercicio anterior al año en que se acuerda el Plan de Empresa, estas bonificaciones no podrán ser superiores a los porcentajes que se indican:

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

En el caso de inicio de actividad de la terminal, para el primer ejercicio se considerarán las estimaciones razonables de tráficos, aceptadas por la Autoridad Portuaria.

Estas bonificaciones serán aplicables a un sujeto pasivo siempre que se superen los tráficos mínimos que, en su caso, se hayan establecido en el título habilitante de la ocupación de dominio público.

A propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el Plan de Empresa acordará de forma motivada las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, así como su límite conjunto para su importe total en el ejercicio, teniendo en cuenta la evolución, características y condicionamientos de la demanda de tránsito de contenedores, así como la situación de este mercado y la posición competitiva del puerto respecto al mismo. La bonificación aprobada será de aplicación a todas las terminales de contenedores del puerto en régimen de concesión o autorización.

En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá el valor de la bonificación para cada una de las tasas y, en su caso, las condiciones de aplicación.

Para el cálculo de la bonificación a aplicar se estará a lo dispuesto en el artículo 7.a) de esta ley.

Esta bonificación es incompatible con las que puedan establecerse para el mismo tipo de tráfico con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 de este artículo.

... ”.

### **JUSTIFICACIÓN**

Se defiende el papel que los puertos españoles juegan en el transporte y la logística marítima internacional, dada su proximidad a las grandes rutas de tráfico marítimo de contenedores. En particular, se defiende el desarrollo de terminales con un porcentaje apreciable de tránsito de contenedores en España, dado el valor añadido que generan, fundamentalmente en términos de empleo, en el entorno de los puertos.

Se promueve también la especialización de las terminales portuarias de contenedores mediante el incremento progresivo del límite de la bonificación a medida que el porcentaje de la actividad de tránsito crece.

Además este tipo de tráfico es el que sufre en mayor medida la competencia directa de puertos extracomunitarios o puertos con excepciones en la aplicación de la legislación comunitaria.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 19. BONIFICACIONES. NUEVO APARTADO 5.5.**

**DE ADICIÓN**

Se propone incorporar una bonificación a la tasa al buque, al pasaje y la mercancía nueva que cubra la condición de insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad de las Islas Canarias, de las islas Baleares, de Ceuta y de Melilla.

“Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

...

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

A la tasa del buque: 40 por ciento. Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración cuando sea de aplicación la cuantía básica S y no es compatible con el coeficiente reductor de la tasa del buque del apartado 4.1.8ª) del artículo 13.

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

A la tasa de la mercancía: 40 por ciento. Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración en los supuestos de mercancía en régimen de entrada o salida marítima., no siendo compatible con los coeficientes reductores de la tasa de la mercancía del apartado 5 b) del Artículo 15.”

### **JUSTIFICACIÓN**

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

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 19. BONIFICACIONES. NUEVO APARTADO 6**

**DE ADICIÓN**

Se propone incorporar una bonificación a la tasa de actividad cuando se incremente la relación laboral común por encima del mínimo establecido, del siguiente tenor:

“Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

...

6. A la empresa titular de una licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías que incremente el porcentaje de trabajadores contratados en régimen laboral común de forma continuada, por encima del mínimo establecido, se le aplicará una bonificación en la cuota íntegra en la tasa de actividad que será la resultante de la siguiente fórmula:

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

donde:

b es la bonificación a aplicar en tanto por ciento

RLC es la relación laboral común real, en tanto por ciento.

RLC mínima es la relación laboral común mínima establecida, en tanto por ciento.

Para mantener la bonificación o aumentarla debe acreditarse de forma fehaciente el cumplimiento de los porcentajes citados, medidos en términos de actividad desarrollada y con cómputo interanual”.

### **JUSTIFICACIÓN**

Se incentiva el que las empresas con licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías incrementen el personal en régimen laboral común, por encima del mínimo establecido.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 19. BONIFICACIONES. RENUMERAR COMO 7 EL APARTADO 4 ANTERIOR A LAS ENMIENDAS**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone reenumerar como

“Artículo 19. Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.

...

7. Las bonificaciones a la tasa del buque reguladas en los apartados 1 y 2 de este artículo no serán aplicables a los supuestos previstos en el artículo 13, apartado 4.1.5º”

**JUSTIFICACIÓN**

La reenumeración corresponde por la inclusión de apartados intermedios en el mismo artículo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**SECCIÓN 5º TASA DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN. DENOMINACIÓN.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el número de la sección 5ª por el de sección 6ª al haberse propuesto la introducción de una sección intermedia:

**“SECCION 6º. TASA DE AYUDAS A LA NAVEGACION”**

**JUSTIFICACIÓN**

Se modifica el número de la sección 5ª por el de sección 6ª al haberse propuesto la introducción de una sección intermedia.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 20. TASA DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN. APARTADO 2. 2º PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el texto del segundo párrafo del apartado 2, quedando del siguiente tenor:

“Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

...

2. Son sujetos pasivos contribuyentes de esta tasa, con carácter solidario, el propietario del buque o embarcación, el naviero, y el capitán o patrón del buque o embarcación.

Si el buque se encuentra consignado, será sujeto pasivo sustituto del contribuyente el consignatario del buque o embarcación, y en puertos, dársenas, muelles, pantalanes y otras instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización, el concesionario o autorizado. Todos los sustitutos designados en este apartado quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirigirá en primer lugar al concesionario o autorizado. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se mantienen para esta tasa los mismos sujetos pasivos que la tasa del buque y que los de la tasa de embarcaciones deportivas y de recreo en su caso. Por tanto, como en el caso de la tasa del buque, tanto el consignatario como, en su caso, el titular de la concesión o autorización de un puerto, dársena., muelle, pantalán, instalación de atraque o instalación deportiva deben ser ambos sujetos pasivos sustitutos, independientemente de que, en su caso, la Autoridad Portuaria deba dirigirse primero al concesionario. Por dichas razones se propone que sean sustitutos de esta tasa también los que tienen muelles y pantalanés en concesión de igual forma que en el caso de la tasa del buque.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 20. TASA DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN. APARTADO 4 a)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe a) del apartado 4, quedando del siguiente tenor:

“Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

...

4. La cuota íntegra de la tasa es la siguiente:

a) A los buques mercantes, así como a los pesqueros congeladores y, en general, a aquellos buques a los que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque: la resultante del producto del número de GT del buque, con un mínimo de 100 GT, por la cuantía básica (A) y por el coeficiente 0,035 en las tres primeras escalas de cada año natural en un puerto español.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone mantener el esquema adoptado para las tasas de utilización, definiendo una cuantía básica de esta tasa. Este mecanismo posibilita cambiar la tasa en la Ley PGE en función de la evolución de los costes del servicio, modificando únicamente su cuantía básica. Las cuantías de la tasa no se alteran significativamente respecto al Proyecto de Ley, que son los mismos que los previstos en la legislación vigente.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL. ARTÍCULO 20. TASA DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN. APARTADO 4, b), c), d) y e).**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifican los epígrafes b), c), d) y e) del apartado 4, quedando del siguiente tenor:

“Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

...

4. La cuota íntegra de la tasa es la siguiente:

...

b) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de altura o gran altura:

b1) En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto del número de GT del buque o embarcación por la cuantía básica (A) en cada año natural.

b2) En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con b1), con validez para un periodo de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos periodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.

c) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de bajura o litoral:

c1) En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto del número de GT del buque o embarcación por la cuantía básica (A) por el coeficiente 50 en cada año natural.

c2) En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con c1), con validez para un periodo de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos periodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.

d) A los buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a siete metros, que deban estar provistas de licencia de navegación o rol de despacho o dotación de buques:

d1) En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de la cuantía básica (A) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 16.

d2) En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con d1), con validez para un periodo de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos periodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.

e) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a siete metros, que deban estar provistas de licencia de navegación, o rol de despacho o dotación de buques:

e1) En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de la cuantía básica (A) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 40, en una sola vez y validez indefinida.

e2) En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español: el 20 por ciento de la cuota que le corresponda de acuerdo con e1), con validez para un periodo de 30 días. Dicha cuota será nuevamente exigible por idénticos periodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en cada año natural.

...

## **JUSTIFICACIÓN**

Son enmiendas que resultan de mantener la debida coherencia con la enmienda al artículo 20.4.a). Se separa las embarcaciones que tienen base en un puerto español de la que no lo tienen, a efectos de esta tasa, cuidando la proporción entre las mismas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 20. TASA DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN. NUEVO APARTADO 5.**

**DE ADICIÓN**

Se introduce un nuevo apartado 5, con el siguiente texto:

“Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

...

5. El valor de la cuantía básica de la tasas de ayudas a la navegación (A) se establece en 0,25 €. El valor de la cuantía básica podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio de ayudas a la navegación en todo el litoral español.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con la propuesta para el artículo 20.4.a).

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 20. TASA DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN. APARTADO 5.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se cambia la numeración del apartado 5, pasando a ser el apartado 6 y se introducen modificaciones, quedando del siguiente tenor:

“Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

...

6. El pago de la tasa será exigible:

a) A los buques y embarcaciones incluidos en el párrafo a) del apartado 4: en las tres primeras escalas en el año natural en cada puerto español en el que entren, debiendo abonarse la cuantía de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentra situado el puerto.

b) A los buques y embarcaciones incluidos en los párrafos b), c) y d) del apartado 4:

b1) En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: una vez al año, debiendo abonarse la cuantía de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado su puerto base.

b2) En el caso de buques y embarcaciones que no tengan base en un puerto español: por periodos de 30 días, debiendo abonarse el importe de la tasa en las Autoridades Portuarias que tengan asignadas, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentren ubicados los

puertos españoles en los que escalen en el año natural, hasta que se alcance el 100 por ciento de la tasa.

c) A las embarcaciones a que hace referencia el párrafo e) del apartado 4:

c1) En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: una única vez en el momento de su matriculación. El importe de la tasa se abonará en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el órgano competente para la matriculación de la embarcación.

c2) En el caso de embarcaciones que no tengan su base en un puerto español: por periodos de 30 días, debiendo abonarse el importe de la tasa en las Autoridades Portuarias que tengan asignadas, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentren ubicados los puertos españoles en los que escalen, hasta que se alcance el 100 por ciento de la tasa.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con la propuesta para el artículo 20.4.b) c) d) y e).

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 20. TASA DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN. APARTADO 6.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se cambia la numeración del apartado 6, pasando a ser el apartado 7, quedando del siguiente tenor:

“Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

...

7. El órgano competente para la matriculación de las embarcaciones, despacho

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con las anteriores.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 20. TASA DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN. APARTADO 7.**

**DE ADICIÓN**

Se cambia la numeración pasando a ser el apartado 8 y se introduce una modificación.

“Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

...

8. Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado podrán suscribir convenios con las comunidades autónomas y organismos portuarios dependientes o vinculados a éstas para el cobro de esta tasa.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con las anteriores.

La tasa de ayudas a la navegación es una tasa que se recauda a nivel de sistema, no de Autoridad Portuaria, y cuya recaudación se reparte posteriormente entre las Autoridades Portuarias proporcionalmente al número de ayudas a la navegación que gestionan a través del Fondo de Compensación, el cual es administrado por Puertos del Estado. Por dicha razón, no es conveniente suprimir, respecto a la legislación vigente, que Puertos del Estado pueda convenir con las Comunidades Autónomas el cobro de esta tasa. Además que no hay razones para que los acuerdos que se alcancen con una Comunidad Autónoma no sean homogéneos para todos los

puertos incluidos en su territorio y por tanto acordados a nivel superior al de Autoridad Portuaria.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 20. TASA DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN. APARTADO 8.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se cambia la numeración del apartado 8, pasando a ser el apartado 9 y se introduce una modificación.

“Artículo 20. Tasa de ayudas a la navegación.

...

9. La tasa será exigible por adelantado y podrá exigirse en régimen de estimación simplificada en puertos, dársenas, muelles, pantalanes y otras instalaciones de atraque, así como en instalaciones náutico-deportivas, que se encuentren en concesión o autorización, salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado...

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con las anteriores, en concreto con la del artículo 20.2.2º párrafo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO PRIMERO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO I DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 21. TARIFAS POR SERVICIOS COMERCIALES PRESTADOS POR LAS AUTORIDADES PORTUARIAS. APARTADO 1.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 1 del artículo 21, quedando como sigue:

“Artículo 21. Tarifas por servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias.

1. Las Autoridades Portuarias exigirán por los servicios comerciales que presten en régimen de concurrencia con entidades privadas, el pago de las correspondientes tarifas. Estas tarifas tendrán el carácter de precios privados y deberán contribuir a lograr el objetivo de autofinanciación, evitar prácticas abusivas en relación con los tráficos cautivos, así como actuaciones discriminatorias u otras análogas. Estas tarifas no podrán ser inferiores al coste del servicio y deberán atender al cumplimiento de los objetivos fijados en el Plan de Empresa. Excepcionalmente se podrán acordar tarifas inferiores al coste del servicio en tanto subsistan supuestos de subactividad en ausencia de concurrencia con entidades privadas.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se prohíbe explícitamente el hecho de que, cuando hay concurrencia, las Autoridades Portuarias puedan fijar el precio del servicio por debajo del coste. Se produciría dumping, alterando las condiciones de competencia leal entre

administración pública y sector privado. Únicamente es admisible tarifas por debajo del coste en caso de subactividad y en ausencia de concurrencia con entidades privadas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 56. SERVICIOS PRESTADOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL. APARTADO 1. PÁRRAFO 3º**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone suprimir el párrafo 3º del apartado 1 del artículo 56, quedando como sigue:

“Artículo 56. Servicios prestados en los puertos de interés general.

1. La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general.

A tal efecto, corresponde a Puertos del Estado promover la competencia en el conjunto del sistema portuario y a las Autoridades Portuarias en sus propios ámbitos territorial y funcional”

**JUSTIFICACIÓN**

En aras de simplificar el texto del proyecto de Ley, se elimina de este artículo las alusiones al régimen tarifario, dado que cada tipo de servicio posee sus propias peculiaridades. Es preferible definir el régimen tarifario en los artículos referentes a cada tipo de servicio.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 56. SERVICIOS PRESTADOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL. APARTADO 3.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir a la lista de servicios, los servicios generales y el servicio de señalización en la relación que se da en el apartado 3 del artículo 56:

“Artículo 56. Servicios prestados en los puertos de interés general.

..

3. Los servicios se clasifican en:

- a) Servicios generales
- b) Servicios portuarios.
- c) Servicios comerciales.
- d) Servicio de señalización marítima”

**JUSTIFICACIÓN**

Con esta clasificación se recupera el concepto de servicios generales y los de señalización marítima, ambos prestados directa o indirectamente por la Autoridad Portuaria, sin necesidad de solicitud, en coherencia con el artículo 57.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**NUEVO ARTÍCULO 57. CONCEPTO Y CLASES DE SERVICIOS GENERALES E INTRODUCCIÓN DE UN NUEVO CAPÍTULO II**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un artículo relativo al concepto de servicios generales, y situarlo en un nuevo Capítulo II, con el siguiente texto:

**CAPITULO II**

**De los servicios generales**

“Artículo 57. Concepto de servicios generales.

1. Son servicios generales del puerto aquellos servicios comunes de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud, así como aquéllos necesarios para el cumplimiento de las funciones de las Autoridades Portuarias.

”

**JUSTIFICACIÓN**

Al ser incorporados los servicios generales con la enmienda al artículo 56.3, se propone que sean definidos. Se aprovecha para incorporar una redacción más clara y simplificada que la de la Ley 48/2003. Dado que el Capítulo II del Proyecto de Ley se refiere únicamente a los servicios portuarios debe introducirse un nuevo Capítulo, dedicándose el II a los servicios generales.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**NUEVO ARTÍCULO 58. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS GENERALES.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un artículo relativo al régimen de prestación de los servicios generales, con el siguiente texto:

“Artículo 58. Régimen de prestación de los servicios generales.

1. Corresponde a la Autoridad Portuaria la prestación de los servicios generales, sin perjuicio de que su gestión pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad.

2. Los servicios generales serán prestados de acuerdo con las normas y criterios técnicos previstos en el Reglamento de Explotación y Policía, así como en las Ordenanzas del puerto.”

**JUSTIFICACIÓN**

Al ser incorporados los servicios generales con la enmienda al artículo 56.3 se propone regular su régimen de prestación. Se aprovecha además para incorporar una redacción más precisa que la de la Ley 48/2003.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**NUEVA NUMERACIÓN DEL CAPITULO II. DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS**

**DE MODIFICACIÓN**

Al haberse introducido un nuevo Capítulo II dedicado a los servicios generales, se propone numerar el Capítulo II como Capítulo III, quedando como sigue:

**“CAPITULO III**

**De los servicios portuarios”**

**JUSTIFICACIÓN**

Dado que en una enmienda se ha propuesto englobar en un nuevo Capítulo II la regulación de los servicios generales, el Capítulo II del Proyecto de Ley debe pasar a denominarse como Capítulo III.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 57. CONCEPTO DE SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone cambiar la numeración del artículo 57, pasando a ser el artículo 59 y modificar su título y el contenido del apartado 1 quedando como sigue:

“Artículo 59. Concepto y clases de servicios portuarios.

1. Son servicios portuarios las actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias.”

**JUSTIFICACIÓN**

La adición de nuevos artículos en enmiendas propuestas con anterioridad obliga a cambiar la numeración del articulado. De ahí que se proponga pasar del número 57 al 59. Por otro lado, se propone añadir en el título la referencia a las clases de servicios portuarios, por coherencia con la enmienda de adición relativa a los servicios generales. Se simplifica la definición de servicio portuario a efectos de relacionarlos simplemente con los servicios que permiten realizar las operaciones asociadas con el buque (remolque, amarre, practicaaje, carga y descarga del buque, embarque y desembarque de pasajeros). Si no se pone esta salvedad, podría suponer que pudiera exigirse que algunas actividades que en la Ley se conceptúan como servicios comerciales, fueran servicios portuarios, con consecuencias no deseables.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 57. CONCEPTO DE SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 2.**

**b)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone cambiar el apartado 2.b) del presente artículo, quedando como sigue:

“Artículo 59. Concepto y clases de servicios portuarios.

...

2. Tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:

...

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

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se consideran todas las actividades relacionadas con el embarque y desembarque de pasajeros y la carga y descarga de equipajes y de vehículos en régimen de pasaje, integradas en un solo servicio al pasaje, ya que, por gestión de las operaciones, es conveniente que estén bajo una sola licencia y así la responsabilidad recaiga en una sola empresa.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 57. CONCEPTO DE SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADOS 3 Y 4.**

**DE SUPRESIÓN**

Se propone suprimir los apartados 3 y 4 del artículo 57.

**JUSTIFICACIÓN**

El contenido de los apartados 3 y 4 se recoge ya en otros artículos.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 58. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone reenumerar el artículo 58 y modificar el primer párrafo de su apartado 1, a efectos de adaptarlo al régimen de licencias, tal y como sigue:

“Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

1. La prestación de los servicios portuarios se llevará a cabo por la iniciativa privada, rigiéndose por el principio de libre concurrencia, con las excepciones establecidas en esta Ley.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se refuerza la naturaleza privada de la prestación de los servicios portuarios, bajo un régimen de libre acceso, con carácter general. Este desarrollo pretende avanzar en el proceso de liberalización iniciado con la Ley 48/2003, potenciando simultáneamente aquéllos aspectos que pueden hacer más competitiva la utilización del transporte marítimo como parte de la cadena intermodal y reducir los costes de fricción en el puerto. De esta forma se impulsaría la reducción de los costes de los servicios portuarios, que son porcentualmente los que más inciden en los costes de escala y, por tanto, son clave para la reducción de los costes de transporte. En esta coyuntura económica, contribuir a la reducción de los costes de transporte y logísticos se considera esencial para favorecer la posición competitiva de la economía

española en un mundo global y para situarla en una mejor situación de partida para el periodo post-crisis.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 58. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. NUEVO APARTADO 2.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un apartado 2 al artículo 58 (el cual se reenumera como artículo 60), del siguiente tenor:

“Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

...

2. La prestación de los servicios portuarios requerirá la obtención de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria.

La licencia no otorgará el derecho a prestar el servicio en exclusiva.

La licencia se otorgará con carácter reglado, previa acreditación del cumplimiento por el solicitante de las condiciones y requisitos previstos en esta Ley, y en las prescripciones particulares del servicio. No obstante, cuando esté limitado el número de prestadores, las licencias se otorgarán por concurso.

Podrán ser titulares de licencias las personas físicas o jurídicas, de la Unión Europea o de terceros países, condicionadas éstas últimas a la prueba de reciprocidad, salvo en los supuestos en que los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio no exija dicho requisito, que tengan plena capacidad de obrar y no estén incurso en causas de incompatibilidad.

Las licencias serán de carácter específico, otorgándose para cada uno de los servicios portuarios relacionados en el artículo 59.2. No obstante, para los servicios incluidos en el apartado c) de dicho artículo, podrá otorgarse una licencia de carácter general que habilitará para la prestación de varios o de

todos los servicios de recepción de desechos generados por buques. Asimismo, las licencias para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación de mercancías podrán otorgarse para uno o varios tipos de tráfico o de mercancía.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar licencias de autoprestación y de integración de servicios portuarios en los términos y en las condiciones previstas en esta Ley.

...”.

### **JUSTIFICACIÓN**

Se establece la figura de la licencia como vínculo entre los prestadores de servicios portuarios y la Autoridad Portuaria, la cual responde a un régimen de libre acceso a la prestación de los servicios portuarios, con arreglo a las directrices de la Comisión Nacional de la Competencia. En este nuevo apartado se recogen las reglas generales que rigen sobre las licencias, parte de las cuales se encuentran en el apartado 3 del artículo 58 del proyecto de Ley aunque de forma incompleta. Por otra parte se introduce la posibilidad de licencias de autoprestación y de integración de servicios ya contempladas en la legislación vigente como incentivo para la existencia de competencia en la prestación de servicios en la línea de las directrices de la CNC.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 58. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. NUEVO APARTADO 3.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un apartado 3 al artículo 58 (ahora artículo 60), del siguiente tenor:

“Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

...

3. Los servicios portuarios serán prestados de acuerdo con lo dispuesto en las prescripciones particulares del servicio, y estarán sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en esta Ley, las cuales se aplicarán de forma que sus efectos sean neutrales en relación con la competencia entre prestadores de servicios portuarios.

Son obligaciones de servicio público, de necesaria aceptación por todos los prestadores de servicios en los términos en que se concreten en sus respectivos títulos habilitantes, las siguientes:

a) Cobertura universal, con obligación de atender a toda demanda razonable, en condiciones no discriminatorias, salvo las excepciones previstas en esta Ley para los casos de terminales de pasajeros y mercancías de uso particular.

b) Continuidad y regularidad de los servicios en función de las características de la demanda, salvo fuerza mayor. Para garantizar la continuidad en la prestación del servicio, las Autoridades Portuarias podrán establecer servicios mínimos de carácter obligatorio.

c) Cooperación con la Autoridad Portuaria y la Administración Marítima y, en su caso, con otros prestadores de servicios, en labores de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, así como en la prevención y control de emergencias.

d) Sometimiento a la potestad tarifaria de la Autoridad Portuaria, cuando proceda, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares por las que se rige el título habilitante.

...”.

### **JUSTIFICACIÓN**

Junto con la recuperación de la naturaleza privada de los servicios portuarios, se propone establecer cuáles son las obligaciones de prestación de servicio público, a fin de estén suficientemente acotadas a la hora de ser incluidas en los contenidos de las prescripciones particulares y de la propia licencia.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 58. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1. PÁRRAFO SEGUNDO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el segundo párrafo del apartado 1 del artículo 58 (quedando como nuevo apartado 4 del artículo 60), quedando del siguiente tenor:

“Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

...

4. Las Autoridades Portuarias deberán adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de servicios portuarios en el puerto. A tal fin, podrán excepcionalmente asumir, previo informe favorable de Puertos del Estado, la prestación directa o indirecta de un servicio portuario cuando por ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada sea necesario garantizar una adecuada cobertura de las necesidades del servicio. A tal efecto, se entenderá como existencia de insuficiencia de la iniciativa privada cuando las licencias otorgadas no puedan atender toda la demanda existente en el puerto con los indicadores de calidad exigidos en el pliego de prescripciones particulares del servicio.

La prestación por parte de la Autoridad Portuaria de un servicio portuario, por ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, no implica la extinción, en su caso, de las licencias en vigor ni impide la solicitud de nuevas licencias. En este caso, las competencias reguladoras del servicio, incluida la aprobación del pliego de prescripciones particulares, corresponderá a Puertos del Estado y el plazo de prestación del servicio no podrá ser superior a cinco años, salvo

que subsistan las circunstancias que hayan motivado la asunción de la prestación.

...”.

### **JUSTIFICACIÓN**

Se propone la modificación del segundo párrafo del apartado 1 del artículo 58 con el objeto de incorporar las directrices que al mismo realiza la CNC para regular con más precisiones las condiciones bajo las cuales las Autoridades Portuarias pueden asumir la prestación de un servicio portuario sin alterar las condiciones de competencia en la prestación del servicio. De acuerdo con sus indicaciones se incorpora el adverbio “excepcionalmente”, se define lo que significa “insuficiencia de iniciativa privada”.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 58. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1. PÁRRAFO TERCERO.**

**DE SUPRESIÓN**

Se propone suprimir el tercer párrafo del apartado 1 del artículo 58.

**JUSTIFICACIÓN**

La regulación de los servicios comunes – ahora servicios generales - pasa al artículo 58, relativo al régimen de prestación de los servicios generales.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 58. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. NUEVO APARTADO 5.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo apartado 5 al artículo 58 (el cual se reenumera como artículo 60), con el siguiente texto:

“Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

...

5. La Autoridad Portuaria, en caso de impago del servicio, podrá autorizar a los prestadores la suspensión temporal del servicio hasta que se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda que generó la suspensión.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone la adición de un apartado que establezca la posibilidad de que la Autoridad Portuaria permita al prestador la suspensión temporal del servicio ante situaciones de impago por parte de sus usuarios o clientes.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 58. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 2. PÁRRAFO 1º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el primer párrafo del apartado 2 del artículo 58 (reenumerado como apartado 6 del artículo 60), con el siguiente texto:

“Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

...

6. La Autoridad Portuaria, de oficio, podrá limitar en cada puerto el número máximo de posibles prestadores del mismo, atendiendo únicamente a razones de disponibilidad de espacios, de capacidad de las instalaciones, de seguridad, de normas medioambientales o por otras razones objetivas relacionadas con las condiciones de competencia y, en todos los supuestos, debidamente motivadas. La motivación deberá incluir la identificación clara de la restricción de la competencia en cuestión, la justificación de la necesidad del establecimiento de la restricción con arreglo al interés público y la acreditación de que no resulta posible acudir a alternativas viables que sean menos restrictivas de la competencia para conseguir el mismo fin de interés público. En los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías, las anteriores limitaciones podrán aplicarse por tipo de tráfico o de mercancía. La determinación del número de prestadores deberá obligatoriamente realizarse considerando el mayor número posible de prestadores que permitan las circunstancias concurrentes.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se modifica el primer párrafo de este apartado relativo a la limitación del número de prestadores, a fin de mantener la coherencia con enmiendas de adición de nuevos párrafos a este mismo apartado, aclarando con más detalle el procedimiento a seguir. Además se incluye las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia en su dictamen sobre el proyecto de ley de modificación de la Ley 48/2003, que señala que las Administraciones Portuarias deben ser extremadamente rigurosas en el ejercicio de las limitaciones de la competencia, sugiriendo que tales actuaciones se sometan a un triple juicio: la identificación clara de la restricción de la competencia, la justificación de la necesidad del establecimiento de la restricción con arreglo al interés público y la acreditación de que no resulta posible acudir a alternativas viables que resulten menos restrictivas de la competencia para conseguir el mismo fin de interés público. Se incorpora que el desarrollo de dichos contenidos forme parte de la necesaria motivación.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 58. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 2. NUEVO PÁRRAFO 2º.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo párrafo (el segundo) al apartado 2 del artículo 58 (el cual se reenumera como apartado 6 del artículo 60), con el siguiente texto:

“Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

...

6. La Autoridad Portuaria, de oficio, podrá limitar en cada puerto el número máximo de posibles prestadores del mismo...

En su caso, el acuerdo de limitación, que incluirá la determinación del número máximo de prestadores, se adoptará por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa consulta al Comité de Servicios Portuarios e informe de Puertos del Estado, y podrá afectar a toda la zona de servicio del puerto o a una parte de la misma. El acuerdo de limitación se publicará en el “Boletín Oficial del Estado”.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone la adición de un apartado que establezca un procedimiento de limitación del número de prestadores con el mayor grado de consultas posible al sector implicado.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 58. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 2. PÁRRAFO 4º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el cuarto párrafo del apartado 2 del artículo 58 (que pasa a ser quinto párrafo del apartado 6 del artículo 60), con el siguiente texto:

“Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

...

6. La Autoridad Portuaria, de oficio, podrá limitar en cada puerto el número máximo de posibles prestadores del mismo...

La limitación establecida según lo previsto en los párrafos precedentes deberá ser revisada, total o parcialmente de oficio por la Autoridad Portuaria, si se alteran las causas que la motivaron o previamente a la convocatoria de un nuevo concurso. También podrá ser revisada, a instancias de cualquier interesado o de Puertos del Estado, con sujeción a idénticos trámites de los seguidos para su establecimiento.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone añadir en la casuística de revisión de oficio de la limitación del número de prestadores, la situación previa a un concurso.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 58. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 2. NUEVO PÁRRAFO 6º.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo párrafo al apartado 2 al artículo 58 (el cual pasaría a ser el párrafo 6º del apartado 6 del artículo 60), con el siguiente texto:

“Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

...

Cuando el número de prestadores de un servicio esté limitado, las licencias se otorgarán por concurso de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 64 de esta Ley. En este caso, el plazo máximo de vigencia para las mismas será menor que el establecido con carácter general para servicios portuarios sin limitación del número de prestadores en los términos establecidos en el artículo 63. No obstante lo anterior, el titular de una concesión o autorización de una terminal marítima de pasajeros o de mercancías cuyo objeto incluya la prestación de servicios al pasaje o de manipulación de mercancías, tendrá derecho a la obtención de una de las licencias para su prestación, para sí, o en su caso, para un tercero con un contrato en vigor a estos efectos con el titular de la concesión, siempre que se cumplan las condiciones exigidas para ello, que estarán restringidas al ámbito geográfico del dominio público de la concesión.

...”.

## **JUSTIFICACIÓN**

Se incorpora en este apartado la obligación de convocar a concurso el otorgamiento de las licencias, sin menoscabo del procedimiento regulado en el correspondiente artículo. Se deja como excepción al concurso el titular de una concesión o autorización de una terminal marítima de pasajeros o de mercancías cuyo objeto incluya la prestación de servicios al pasaje o de manipulación de mercancías. En tal caso, este titular tendrá derecho a la obtención de una de las licencias para la prestación de dicho servicio, sin necesidad de concurrir al concurso, dado que la prestación del servicio es precisamente el objeto de la concesión o autorización. Por tanto, se le está otorgando la licencia implícitamente en el título concesional.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 58. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 2. PÁRRAFO 5º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el párrafo 5º del apartado 2 del artículo 58 (pasando a ser párrafo 7º del apartado 6 del artículo 60), con el siguiente texto:

“Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

...

Cuando la Autoridad Portuaria sea prestadora directa o indirectamente de un servicio objeto de limitación o participe en el capital de una empresa que sea prestadora de dicho servicio en el puerto, el acuerdo de limitación o su revisión será adoptado por el Consejo Rector de Puertos del Estado. En estos casos de limitación del número de prestadores, la participación de la Autoridad Portuaria en el capital de la empresa prestadora, solo estará justificada por ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Para garantizar el papel de la Autoridad Portuaria como regulador de los servicios portuarios básicos y para permitir que se desarrolle en el puerto la competencia en condiciones adecuadas, es importante que ésta no participe en el capital de empresas prestadoras de servicios portuarios, ni directa ni indirectamente, salvo por causas de ausencia o insuficiencia de iniciativa privada en los términos previstos en esta Ley. Por tanto, en el caso de que no

haya ningún prestador del servicio o su número sea insuficiente para cubrir con calidad las necesidades de la demanda, la Autoridad Portuaria podría prestar el servicio sola o formando parte del capital de una empresa privada.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 58. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 2. NUEVO PÁRRAFO 8º.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo párrafo al apartado 2 del artículo 58 (pasando a ser párrafo 8º del apartado 6 del artículo 60), con el siguiente texto:

“Artículo 60. Régimen de prestación de los servicios portuarios.

...

Con el objeto de evitar la limitación del número de prestadores de servicios por razones de disponibilidad de espacios, en las Ordenanzas del puerto deberá asignarse espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se establece la necesidad de que la Autoridad Portuaria identifique en las Ordenanzas del puerto los espacios asignados a los medios necesarios para la prestación de los servicios, a fin de garantizar la máxima objetividad posible si se limita el número de prestadores por falta de espacio.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 58. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADOS 3, 4 Y 5.**

**DE SUPRESIÓN**

Se propone suprimir los apartados 3, 4 y 5 del artículo 58.

**JUSTIFICACIÓN**

Supresión en coherencia con otras enmiendas por las que se reordena el texto.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 59. UTILIZACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el título del artículo 59 quedando como sigue:

“Artículo 61. Régimen de utilización de los servicios portuarios.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en consonancia con la propuesta para otros artículos, en los que se incluye el término “régimen”.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 59. RÉGIMEN DE UTILIZACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el texto del apartado 1 del artículo 59 (reenumerado como artículo 61), quedando como sigue:

“Artículo 61. Régimen de utilización de los servicios portuarios.

1. Los servicios portuarios se prestarán a solicitud de los usuarios.

No obstante, la utilización del servicio de practicaje será obligatoria cuando así lo determine la Administración Marítima conforme a lo previsto en la normativa aplicable.

Asimismo, el servicio de recepción de desechos generados por los buques será de uso obligatorio, salvo en los supuestos previstos en la normativa aplicable. Además, el Reglamento de Explotación y Policía o las Ordenanzas del puerto podrán establecer el uso obligatorio de otros servicios portuarios en función de las condiciones y características de las infraestructuras portuarias, del tamaño y tipo de buque y de la naturaleza de la carga transportada, así como de las condiciones oceanográficas y meteorológicas.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda de carácter técnico en el que se concreta mejor el régimen de utilización de los servicios portuarios, el cual es a solicitud de los usuarios con carácter general, con las excepciones de utilización obligatoria de los servicios

de practica y recepción de desechos generados por los buques, de acuerdo con la normativa aplicable.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 59. RÉGIMEN DE UTILIZACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. NUEVO APARTADO 3.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo apartado al artículo 59 (pasando a ser el apartado 3 del artículo 61), con el siguiente texto:

“Artículo 61. Régimen de utilización de los servicios portuarios.

...

3. Las ordenanzas portuarias aprobadas por las Autoridades Portuarias deberán establecer, por razones de operativa y de seguridad, normas complementarias y condiciones específicas de utilización de los servicios portuarios, así como el ámbito geográfico al que se extiendan.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se refuerza el papel de las Ordenanzas Portuarias a la hora de regular con más detalle las condiciones de utilización de los servicios portuarios.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1. PÁRRAFO 1º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone reenumerar y añadir un nuevo apartado al artículo 59 (pasando a ser el apartado 3 del artículo 62), con el siguiente texto:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

1. Las Autoridades Portuarias habrán de aprobar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, oído el Comité de Servicios Portuarios, y previa audiencia de las organizaciones y asociaciones de operadores y usuarios más representativas cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego. Para ello, las Autoridades Portuarias remitirán el proyecto de Pliego junto con el expediente completo a Puertos del Estado con el objeto de que emita informe vinculante con anterioridad a su aprobación definitiva.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Con carácter previo a la aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares se añade la consulta al Comité de Servicios Portuarios, habida cuenta de que una de las funciones básicas de este Comité es precisamente informar los Pliegos y además se califica el informe de Puertos del Estado como determinante.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. NUEVO PÁRRAFO 3º.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo párrafo al apartado 1 del artículo 60 (pasando a ser el párrafo tercero del apartado 1 del artículo 62), con el siguiente texto:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

1. Las Autoridades Portuarias habrán de aprobar los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios...

Las Autoridades Portuarias podrán modificar los Pliegos de Prescripciones Particulares por razones objetivas motivadas, entre otras causas, por la evolución de las características de la demanda en el puerto, la evolución tecnológica, los desajustes observados en las condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en la prestación del servicio, los cambios normativos y nuevas exigencias asociadas a las obligaciones de servicio público. La modificación de los Pliegos de Prescripciones Particulares estará sujeta a idénticos trámites que los seguidos para su aprobación.

...”

### **JUSTIFICACIÓN**

Conviene regular en este artículo, en un párrafo específico, el caso de las modificaciones de los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, siempre que se arguyan razones objetivas motivadas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. PÁRRAFO 4º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone iniciar el párrafo 4 como un nuevo apartado (pasando a ser todo el texto que sigue, relativo al contenido de los Pliegos de Prescripciones Particulares, como el apartado 2 del artículo 62), tal y como sigue:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se separa en un nuevo apartado 2 lo relativo al contenido de los Pliegos de Prescripciones Particulares por poseer entidad propia suficiente.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1 a)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 1.a) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.a del artículo 62), quedando como sigue:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

a) Objeto y ámbito geográfico del servicio portuario.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se incorpora el ámbito geográfico entre los contenidos básicos de los Pliegos de Prescripciones Particulares, al poderse referir éstos a una porción territorial del puerto y no necesariamente a la totalidad de su zona de servicio.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1 b)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 1.b) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.b del artículo 62), quedando como sigue:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

...

b) Requisitos de acceso a la prestación del servicio, los cuales deberán ser no discriminatorios, objetivos, adecuados .y proporcionados para garantizar la adecuada prestación del servicio, la explotación portuaria en condiciones de eficiencia y seguridad, el comportamiento competitivo de los prestadores y la protección de los usuarios y del interés general.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

A la hora de establecerse los requisitos de acceso a la prestación de servicios portuarios, no está de más recordar los principios que rigen un régimen de liberalización como el que se propugna en la legislación portuaria. Entre ellos, debe imponerse que los requisitos exigibles a los prestadores de estos servicios sean no discriminatorios, objetivos, adecuados .y proporcionados y

que se vele en todo momento por los diferentes agentes implicados en la explotación portuaria, en todas las escalas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1 d)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 1.d) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.d del artículo 62), quedando como sigue:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

...

d) Condiciones técnicas, ambientales y de seguridad de prestación del servicio y, en su caso, de las instalaciones y equipamiento asociados al mismo, incluyendo niveles mínimos de productividad, rendimiento y de calidad.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se aclara el tipo de condiciones exigibles en los Pliegos de Prescripciones Particulares, agrupando en el mismo rango de importancia las condiciones técnicas, las ambientales y las de seguridad, de forma que se promueva una mayor contribución al principio de sostenibilidad. También queda suficientemente resaltada la necesidad de imponer medios necesarios para garantizar niveles mínimos de rendimiento y de calidad, en atención a la necesidad de fomentar un aprovechamiento óptimo de las infraestructuras portuarias, como eje prioritario frente a la generación constante de nueva infraestructura portuaria.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1 e)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 1.e) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.e del artículo 62), quedando como sigue:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

...

e) Obligaciones de servicio público, de necesaria aceptación por parte de los prestadores del servicio, en especial, las relativas a la continuidad y regularidad del servicio, y las de cooperación con la Autoridad Portuaria en materia de seguridad, salvamento, lucha contra la contaminación, protección del medio ambiente, emergencias y extinción de incendios.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se aclara que las obligaciones a establecer en el Pliego de Prescripciones Técnicas son las relativas al servicio público, las cuales se han definido en una anterior propuesta de enmienda de adición (nuevo apartado 3 del artículo 60).

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1 e)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 1.f) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.f del artículo 62), quedando como sigue:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

...

f) Criterios para la consideración de una inversión como significativa, en su caso.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. No todos los servicios llevan aparejadas inversiones significativas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1 g)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 1.g) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.g del artículo 62), quedando como sigue:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

...

g) Medios humanos mínimos y su cualificación, así como los medios materiales mínimos y sus características. Los medios humanos y materiales serán los estrictamente necesarios para realizar las operaciones unitarias normalmente esperadas en el puerto, tanto las más simples como las más complejas, objeto del servicio en condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en función de las características de la demanda, de forma tal que no alteren las condiciones de competencia, sin perjuicio de las exigencias para hacer frente a las obligaciones de servicio público en las condiciones establecidas en esta Ley. Los Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio no podrán exigir un mayor número de medios humanos y materiales que los necesarios para las operaciones unitarias señaladas con el objeto de no impedir que un número suficiente de operadores puedan concurrir al mercado, sin perjuicio de los que pudieran ser exigidos para hacer frente a las obligaciones de servicio público.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se añade una necesaria advertencia de que los medios deberán ser los estrictamente necesarios para prestar el servicio portuario en las condiciones normales en que se desarrolla la explotación portuaria. El nivel mínimo exigible a los medios está relacionado con la necesidad de poder atender las operaciones unitarias asociadas con el tráfico esperable en el puerto en un momento de punta razonable (y no una punta extrema de escasísima probabilidad de ocurrencia) y, por supuesto, en condiciones de seguridad. Los términos “estrictamente necesarios” se corresponden con un nivel máximo exigible a los medios, el cual está relacionado con la necesidad de preservar en la medida de lo posible la posibilidad de que pueda acceder a prestar el servicio más de un prestador – caso habitual en los puertos - y favorecer así, en la medida de lo posible, la existencia de condiciones de competencia.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1 h)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 1.h) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.h del artículo 62), quedando como sigue:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

...

h) Estructura tarifaria y tarifas máximas, así como los criterios para su actualización, revisión y, en su caso, fijación. La estructura tarifaria deberá incluir los criterios de actualización y de revisión en función del volumen global de la demanda, estructura de costes y otras circunstancias relacionadas con las características del servicio, cuando proceda. No serán admisibles sobrecostes o costes diferenciados para los usuarios en función del día u hora en que tiene lugar la prestación. En el caso del servicio de manipulación de mercancías en autopistas del mar, la determinación de las tarifas máximas deberá tomar como referencia los costes de la alternativa terrestre a ese tráfico.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se añade la obligatoriedad de que la estructura tarifaria y las tarifas máximas de prestación del servicio no respondan a sobrecostos o costos diferenciados para los usuarios en función del calendario u horario de prestación del servicio. Se promueven de esta manera estructuras tarifarias más simples que respondan al concepto de “tarifa plana”, las cuales favorecen un régimen de utilización de los servicios portuarios más igualitario y transparente.

Por otra parte, las tarifas por servicios portuarios por el sector privado se fijarán libremente por el prestador, por debajo de las tarifas máximas. Únicamente en caso de insuficiencia del sector privado procede que la Autoridad Portuaria fije las tarifas concretas a cobrar por cada servicio, impuesta por obligación de servicio público (ver artículo 60.3.) Por dicha razón se propone introducir el término “en su caso”.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1 j)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 1.j) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.j del artículo 62), quedando como sigue:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

...

j) Para los servicios de recepción de desechos generados por buques, las tarifas que las Autoridades Portuarias abonarán al titular de la licencia por los volúmenes efectivamente descargados de cada tipo de desechos y residuo y, en su caso, los criterios para el reparto entre los prestadores del servicio autorizados de las cantidades recaudadas por la Autoridad Portuaria asociadas a la tarifa fija que se cobra a los buques no exentos que atraquen sin hacer uso del servicio. Estos criterios deberán ser equitativos y no discriminatorios. La estructura tarifaria y las tarifas máximas establecidas para este servicio deberán depender, entre otros conceptos, de las cantidades recaudadas a través de la tarifa fija y de los criterios de distribución adoptados para las mismas.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se adaptan los contenidos exigibles de los Pliegos Prescripciones Particulares de los servicios de recepción de desechos generados por buques al nuevo régimen de prestación del servicio propuesto como enmienda al artículo 80.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1 n)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 1.n) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.n del artículo 62), quedando como sigue:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

...

n) Causas de extinción de la licencia, entre las que deberán figurar, además de las previstas en el artículo 68 de esta Ley, las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de los requerimientos de seguridad para la prestación del servicio, de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan y, en el caso del servicio de manipulación de mercancías, el incumplimiento reiterado de los compromisos con la Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se añade la obligatoriedad de incluir en los Pliegos de Prescripciones Particulares una serie de causas lo suficientemente graves como para ser motivo de extinción de las licencias, a fin de garantizar que todos los citados Pliegos las incorporen, independientemente de que puedan establecer otras causas adicionales.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1 o)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 1.o) del artículo 60 (pasando a ser el apartado 2.o del artículo 62), quedando como sigue:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

...

o) Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se elimina el texto del apartado o) relativo a suministro de información debido a que este requisito ya figura en el apartado k) y se sustituye por las obligaciones ambientales y de contribución a la sostenibilidad exigibles tanto por la normativa aplicable como por la propia Autoridad Portuaria, como organismo promotor de estos principios para el conjunto del puerto.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1 o)**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir unos nuevos epígrafes al apartado 1 del artículo 60 (pasando a ser los apartados 2.p, 2q del artículo 62), quedando como sigue:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

...

p) Plazo de duración de la licencia

q) Criterios de distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio, que deberán ser objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios, entre los que se deberá tomar en consideración la cuota de mercado en cada uno de ellos.

r) Criterios para la valoración de compensaciones económicas a aplicar a los titulares de licencias de autoprestación e integración de servicios, así como para su posterior distribución entre los prestadores del servicio abiertos al uso general.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se introduce un nuevo apartado q) referido a los criterios de distribución entre los prestadores de las obligaciones de servicio público y un nuevo apartado r) en coherencia con la propuesta de mantenimiento en la Ley de la posibilidad de que existan licencias de autoprestación e integración de servicios.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1 ÚLTIMO PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el último párrafo del apartado 1 del artículo 60 (pasando a ser el último párrafo del apartado 2 del artículo 62), quedando como sigue:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

2. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

...

Los Pliegos de Prescripciones Particulares, así como los acuerdos de aprobación y modificación deberán ser publicados en el Boletín Oficial del Estado y se encontrarán a disposición de los interesados en las oficinas de las Autoridades Portuarias en formato físico y electrónico.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se introduce la obligatoriedad de que no solamente se encuentren a disposición de los interesados los Pliegos de Prescripciones Particulares, sino los acuerdos de aprobación y modificación.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 2.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone reenumerar el apartado 2 del artículo 60, pasando a ser apartado 3 del artículo 62 y cambiar el término contrato por el de licencia:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

3. En el supuesto de que la Autoridad Portuaria participe en la sociedad titular de la licencia para la prestación del servicio, la aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares del mismo corresponderá a Puertos del Estado.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en consonancia con otras propuestas anteriormente.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 3.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone reenumerar el apartado 3 del artículo 60, pasando a ser apartado 4 del artículo 62:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

4. Los Pliegos de Prescripciones Particulares no contendrán exigencias técnicas para la prestación de los servicios que alteren injustificadamente las condiciones de competencia ni ningún otro tipo de cláusula que suponga, en la práctica, la imposibilidad de que un número suficiente de operadores concurren al mercado.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en consonancia con otras propuestas anteriormente, introduciendo las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia respecto a las cláusulas de los Pliegos de Prescripciones Particulares.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 60. PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 6.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone reenumerar el apartado 6 del artículo 60, pasando a ser apartado 5 del artículo 62 y cambiar el término contrato por el de licencia:

“Artículo 62. Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios.

...

5. Los Pliegos de Prescripciones Particulares regularán la responsabilidad del prestador frente a sus trabajadores y frente a terceros, y prescribirán la inclusión de las siguientes cláusulas en las licencias de prestación:

a) La Autoridad Portuaria no responderá en ningún caso de las obligaciones de cualquier naturaleza que correspondan al prestador del servicio frente a sus trabajadores, especialmente las que se refieran a relaciones laborales, salario, prevención de riesgos o seguridad social.

b) Será obligación del prestador indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la prestación del servicio objeto de la licencia. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será ésta responsable dentro de los límites señalados en las Leyes.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en consonancia con otras propuestas anteriormente.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 61. PLAZO DEL CONTRATO DE PRESTACIÓN. APARTADO 1. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar la numeración y denominación del artículo 61, así como el texto del primer párrafo de este artículo, quedando como sigue:

“Artículo 63. Plazo máximo de la licencia de prestación del servicio portuario.

1. El plazo máximo de la licencia para la prestación de los siguientes servicios portuarios será el citado a continuación:

...

”

**JUSTIFICACIÓN**

Se refuerza el libre acceso a la prestación de servicios bajo la figura de la licencia, en lugar de la del contrato, al objeto de recoger las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia. Por otro lado, se circunscribe el presente artículo a los servicios portuarios. El cambio de numeración se corresponde con otras enmiendas propuestas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 61. PLAZO DEL CONTRATO DE PRESTACIÓN. APARTADO 1.**

**a)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el plazo máximo del servicio de practicaaje, tal y como se sigue:

“Artículo 63. Plazo máximo de la licencia de prestación del servicio portuario.

1. El plazo máximo de la licencia para la prestación de los siguientes servicios portuarios será el citado a continuación:

a) Servicio de practicaaje: 10 años.

...

”

**JUSTIFICACIÓN**

Se amplía el plazo máximo del servicio de practicaaje a efectos de permitir mayor estabilidad en la prestación del servicio, por razones de seguridad.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 61. PLAZO DEL CONTRATO DE PRESTACIÓN. APARTADO 1.**

**d)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el plazo máximo del servicio al pasaje y de manipulación de mercancías, cuando no existe inversión significativa, tal y como se sigue:

“Artículo 63. Plazo máximo de la licencia de prestación del servicio portuario.

1. El plazo máximo de la licencia para la prestación de los siguientes servicios portuarios será el citado a continuación:

...

d) Servicios al pasaje y de manipulación de mercancías:

1º) Sin inversión significativa: 6 años.

2º) Con inversión significativa en equipos y material móvil:

Cuando el titular de la licencia tenga otorgada en concesión o autorización una terminal marítima de pasajeros o de mercancías, con atraque en concesión o autorización: 20 años

Cuando el titular de la licencia tenga otorgada en concesión o autorización una terminal marítima de pasajeros o de mercancías, sin atraque en concesión o autorización: 15 años

En otro caso: 10 años

3º) Con inversión significativa en obras o instalaciones fijas que tengan incidencia en

la prestación del servicio:

Cuando las obras sean infraestructuras portuarias de abrigo, esclusas, obras de atraque, accesos marítimos y obras de relleno o de consolidación y mejora de terrenos en grandes superficies: 35 años

En otro caso: 30 años

...”

### **JUSTIFICACIÓN**

Se amplía el plazo máximo del servicio al pasaje y de manipulación de mercancías sin inversión significativa, pasando de 4 años a 6 años, con objeto de que puedan amortizar el ineludible coste fijo inicial que asumen las empresas al iniciar la prestación del servicio, aun cuando no exista una inversión inicial significativa. Por otra parte se modifican los supuestos asociados a los plazos, con el objeto de ajustarse mejor a la casuística de los servicios que el Proyecto de Ley define como portuarios.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 61. PLAZO DEL CONTRATO DE PRESTACIÓN. APARTADO 2. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el texto del primer párrafo del apartado 2 del artículo 61 (reenumerado como artículo 63), quedando como sigue:

“Artículo 63. Plazo máximo de la licencia de prestación del servicio portuario.

...

2. El plazo de vigencia de la licencia no será renovable cuando se haya limitado el número de prestadores de servicios, salvo el de las licencias relativas a los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías que se presten sobre dominio público portuario otorgado en concesión al titular de aquél, que podrá ser renovado mientras se encuentre vigente dicha concesión y, en el caso de que el prestador no sea el titular de la concesión, exista un contrato en vigor a estos efectos con éste.

...

”

**JUSTIFICACIÓN**

Se cambia el sustituye contrato por el de licencia y el de prórroga por el de renovación, a fin de ser coherentes con otras enmiendas propuestas por las que se recupera un régimen de libre acceso reglado bajo la figura de licencia. Por otra parte, esta Ley en varios artículos ( p.e. 64.4) ampara el supuesto de que el titular de una concesión tenga un contrato con terceros para la

prestación del servicio de manipulación o del pasaje en el dominio público concesionado. Por tanto, debe tomarse en cuenta esta posibilidad en este artículo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 61. PLAZO DEL CONTRATO DE PRESTACIÓN. APARTADO 2. SEGUNDO PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el texto del apartado 2 del artículo 61 (reenumerado como artículo 63), quedando como sigue:

“Artículo 63. Plazo máximo de la licencia de prestación del servicio portuario.

...

2. El plazo de vigencia de la licencia no será renovable...

Cuando no exista limitación del número de prestadores, las licencias podrán ser renovadas previa acreditación por el titular del cumplimiento de los requisitos previstos en esta ley y en las Prescripciones Particulares del servicio que se encuentren en vigor. La solicitud de renovación deberá presentarse en el semestre anterior a la expiración del plazo de licencia. Transcurrido el plazo de tres meses desde la solicitud sin que se notifique resolución expresa se entenderá otorgada la renovación.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se cambia el sustituye contrato por el de licencia y el de prórroga por el de renovación, a fin de ser coherentes con otras enmiendas propuestas por las que se recupera un régimen de libre acceso reglado bajo la figura de licencia. Además se establece un procedimiento para la renovación de licencias para el

caso en que no exista limitación del número de prestadores, sobre la base de la máxima simplificación administrativa posible.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 61. PLAZO DEL CONTRATO DE PRESTACIÓN. APARTADO 2. NUEVO PÁRRAFO.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo párrafo al apartado 2 del artículo 61 (reenumerado como artículo 63), con el siguiente texto:

“Artículo 63. Plazo máximo de la licencia de prestación del servicio portuario.

...

2. El plazo de vigencia de la licencia no será renovable...

Cuando se encuentre limitado el número de prestadores de un servicio portuario, el plazo máximo será, al menos, un 25 por ciento inferior al que corresponda de los apartados anteriores.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Con este nuevo párrafo se recogen las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia de reducir el plazo máximo cuando exista limitación en el número de prestadores. La reducción se cifra en un 25%.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 62. PROCEDIMIENTO DE OTORGAMIENTO DEL CONTRATO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone reenumerar el artículo y cambiar su título, tal y como sigue:

Artículo 64. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio portuario.

..."

**JUSTIFICACIÓN**

Se sustituye el término contrato por el de licencia y se cambia la numeración del artículo en consonancia con otras enmiendas propuestas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 62. PROCEDIMIENTO DE OTORGAMIENTO DEL CONTRATO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO. APARTADO 1.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone cambiar el texto del apartado 1 del artículo 62 (reenumerado como artículo 64), de la siguiente forma:

Artículo 64. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio portuario.

1. Cuando no esté limitado el número de prestadores, todos los interesados en la prestación del servicio que reúnan los requisitos establecidos en los Pliegos de Prescripciones Particulares de cada servicio podrán optar a la prestación del mismo, previa su solicitud en cualquier momento y el otorgamiento por la Autoridad Portuaria, en su caso, de la correspondiente licencia.

..."

**JUSTIFICACIÓN**

Se sustituye el término contrato por el de licencia y el de celebración por el otorgamiento, en consonancia con otras enmiendas propuestas. Se aclara mejor el texto a fin de distinguir los casos en que no se limita y en que se limita el número de prestadores.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 62. PROCEDIMIENTO DE OTORGAMIENTO DEL CONTRATO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO. APARTADO 1. NUEVO PÁRRAFO.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo párrafo al apartado 1 del artículo 62 (reenumerado como artículo 64), de la siguiente forma:

Artículo 64. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio portuario.

1. Cuando no esté limitado el número de prestadores, ...

El plazo máximo para notificar resolución expresa sobre las solicitudes de licencia será de tres meses. Transcurrido dicho plazo sin que se notifique la resolución se entenderá estimada la solicitud.

..."

**JUSTIFICACIÓN**

Se establece un procedimiento para el otorgamiento a partir del momento en que se produce la solicitud, sobre la base de la máxima simplificación administrativa posible.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 62. PROCEDIMIENTO DE OTORGAMIENTO DEL CONTRATO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO. APARTADOS 2 Y 3.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 2 del artículo 62 (reenumerado como artículo 64) , integrar el contenido del apartado 3 en el mismo apartado 2 e introducir un nuevo contenido en el apartado 3 por afectar tanto al apartado 1 como al 2, quedando el siguiente texto:

Artículo 64. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio portuario.

...

2. Cuando se limite el número de prestadores, las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán, previo informe de Puertos del Estado, el Pliego de Bases de cada concurso, que contendrá, al menos, la determinación del número máximo de prestadores, los requisitos para participar en el mismo, el plazo máximo de la licencia, la información a facilitar por el solicitante y los criterios de adjudicación, que deberán ser objetivos y no discriminatorios. No se podrán exigir en el Pliego de Bases condiciones ni medios adicionales para la prestación del servicio a los establecidos en las Prescripciones Particulares.

El plazo para la presentación de las ofertas no podrá ser inferior a 52 días naturales desde la publicación de la convocatoria del concurso.

Si el número de licencias otorgadas en el concurso fuera inferior al número máximo de licencias a otorgar, éstas podrán solicitarse en cualquier momento a la Autoridad Portuaria siempre que cumplan el Pliego de Bases del concurso,

hasta que se alcance el número máximo de prestadores. La vigencia de dichas licencias será la misma que las otorgadas por concurso.

3. Tanto en la caso de que esté limitado como que no esté limitado el número de prestadores, cuando los prestadores del servicio con licencia otorgada no pudieran atender conjuntamente con los medios que tengan adscritos al servicio, a juicio de la Autoridad Portuaria, la cobertura total de la demanda con los indicadores de calidad establecidos en las prescripciones particulares del servicio, la Autoridad Portuaria se lo comunicará a los titulares del servicio con el objeto de que tengan la posibilidad de poner medios adicionales a los exigidos por su licencia para cumplir dichos indicadores de calidad. Si persistiera esta situación, la Autoridad Portuaria considerará que existe insuficiencia de la iniciativa privada y se aplicará lo dispuesto para éstos casos en el artículo 60.4 de esta Ley.

..."

### **JUSTIFICACIÓN**

Se sustituye el término contrato por el de licencia y además se reúne en un solo apartado el procedimiento para el concurso cuando se trate de una situación de limitación del número de prestadores. Se aclaran más detalles del concurso para evitar situaciones no regladas. Así, se establece un plazo máximo de 52 días para el concurso y se contempla el caso en que el número de ofertas presentadas es inferior al número máximo de prestadores establecido por la Autoridad Portuaria. En el apartado 3 se regula la situación en la que las licencias otorgadas no pueden atender a la demanda con los indicadores de calidad exigidos en las prescripciones particulares del servicio, de forma compatible con una situación de libre acceso a la prestación, sin que esta situación cambie las condiciones de acceso y no limite las posibilidades futuras de competencia al no poderse exigir más medios que los mínimos incluidos en el Pliego de Prescripciones.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 62. PROCEDIMIENTO DE OTORGAMIENTO DEL CONTRATO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO. APARTADO 4.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 4 del artículo 62 (reenumerado como apartado 4 del artículo 64) tal y como sigue:

Artículo 64. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio portuario.

...

4. Los acuerdos de otorgamiento y de renovación de las licencias de prestación de los servicios, así como, en su caso, la convocatoria del concurso, deberán ser publicados en el "Boletín Oficial del Estado".

..."

**JUSTIFICACIÓN**

Se reordena el texto con arreglo a anteriores enmiendas propuestas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 62. PROCEDIMIENTO DE OTORGAMIENTO DEL CONTRATO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO. NUEVO APARTADO.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo apartado al artículo 62 (numerado como apartado 5 del artículo 64), tal y como sigue:

Artículo 64. Procedimiento de otorgamiento de la licencia de prestación del servicio portuario.

...

5. Cuando se solicite licencia para la prestación de un servicio, ligada directa e indispensablemente al uso privativo de una determinada superficie del puerto, el otorgamiento de la licencia estará vinculado recíprocamente al otorgamiento del correspondiente título administrativo y serán objeto de expediente único; en dicho caso, el plazo máximo para notificar la resolución expresa de ambas solicitudes será de ocho meses. Transcurrido dicho plazo sin que se notifique resolución expresa, se entenderá desestimada la solicitud. En el caso de que dicha concesión o autorización se transmita, el adquiriente tendrá derecho igualmente a la licencia del servicio, siempre que cumpla las condiciones exigidas para ello en las Prescripciones Particulares.

Asimismo, cuando se solicite licencia para la prestación del servicio ligada de forma directa e indisoluble a una superficie otorgada ya en concesión o autorización, sin ser el titular de dicha concesión o autorización, el otorgamiento de la licencia estará vinculado a la existencia de un contrato en vigor entre el solicitante y el titular de la concesión. El plazo máximo para

notificar la resolución expresa de la solicitud será el previsto en el apartado 1 de este artículo."

### **JUSTIFICACIÓN**

Con objeto de dar mayor seguridad jurídica al texto, se incorpora el procedimiento de otorgamiento de licencia cuando el servicio está ligado al uso privativo de una determinada superficie del puerto, siendo el solicitante el concesionario o autorizado o no siéndolo, así como los casos en que se transmita la concesión o autorización.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 63. ESTACIONES MARÍTIMAS Y TERMINALES DEDICADAS A USO PARTICULAR. APARTADO 1.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el texto completo del apartado 1 del artículo 63, que pasa a reenumerarse como 65 y a modificar también su título, quedando como sigue:

Artículo 65. Licencias de servicios portuarios en estaciones marítimas de pasajeros y terminales de mercancías dedicadas a uso particular.

1. Las licencias para la prestación de los servicios portuarios que estén restringidos al ámbito geográfico de una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular se ajustarán a los requisitos establecidos en los Pliegos de Prescripciones Particulares, con la excepción de las cláusulas referidas a cobertura universal, estructura tarifaria y tarifas máximas y obligaciones relativas a continuidad y regularidad en función de la demanda del puerto.

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

## **JUSTIFICACIÓN**

Se circunscribe el artículo a las licencias de servicios que están restringidos al ámbito físico de estaciones marítimas de pasajeros y terminales de mercancías, ambas dedicadas a uso particular. En consecuencia, el primer apartado hace referencia a los contenidos particulares que deben tener estas licencias.

Se incorpora la condición de que el prestador del servicio portuario vinculado a una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular no tenga que estar sujeto a cobertura universal, estructura tarifaria y tarifas máximas, y regularidad y continuidad en el servicio, y solamente debe aportar los medios humanos y materiales adecuados para atender los tráficos que puedan operar.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 63. ESTACIONES MARÍTIMAS Y TERMINALES DEDICADAS A USO PARTICULAR. APARTADO 2.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el texto completo del apartado 2 del artículo 63, que pasa a reenumerarse como 65, quedando como sigue:

Artículo 65. Licencias de servicios portuarios en estaciones marítimas y terminales dedicadas a uso particular.

...

2. A los efectos previstos en esta ley, se entenderá por estación o terminal marítima de pasajeros dedicada a uso particular aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se presten servicios al pasaje transportado en buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en el título concesional.

Asimismo, tendrá la consideración de terminal de mercancías dedicada a uso particular aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías propiedad del titular de la misma o de sus accionistas o partícipes, así como del grupo de empresas al que pertenezca, o se operen buques explotados exclusivamente por empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en el título concesional. Asimismo tendrá la consideración de terminal de mercancías dedicada a uso particular aquélla otorgada en concesión o autorización al titular de una planta de transformación o instalación industrial o a una empresa de su mismo grupo empresarial, no abierta al tráfico comercial general en la que se

manipulen mercancías directa y exclusivamente vinculadas con la referida planta o instalación de proceso industrial y esté expresamente identificada en el título concesional.

A los efectos previstos en este artículo se considerará que existe grupo empresarial en los supuestos a los que se refiere en el artículo 42.1 del Código de Comercio o del artículo 87 del Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas.

En los títulos concesionales se deberá recoger expresamente la condición de estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular

Las terminales de mercancías de uso particular habrán de disponer de espacio en los muelles otorgado en concesión o autorización, y, en el caso particular de terminales otorgadas en concesión al titular de una planta de transformación o instalación industrial, dicha planta o instalación debe estar ubicada en el interior de la zona de servicio del puerto, o bien estar conectada con los espacios concesionados mediante infraestructuras o instalaciones de transporte fijas y específicas, esto es, tubería, cinta transportadora, tramos ferroviarios o de carretera con servicios que conecten específicamente la instalación con la terminal portuaria.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se establece en este apartado, con mayor profundidad, la definición tanto de estación marítima de pasajeros dedicada a uso particular – que no existía- como de terminal de mercancías dedicada a uso particular, para la cual se generaliza la posibilidad de que la planta industrial quede fuera de la zona de servicio a cualquier instalación en general, siempre que sea objeto de la concesión.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 63. ESTACIONES MARÍTIMAS Y TERMINALES DEDICADAS A USO PARTICULAR. NUEVO APARTADO 3.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un apartado 3 al artículo 63, que pasa a reenumerarse como 65, quedando como sigue:

Artículo 65. Licencias de servicios portuarios en estaciones marítimas y terminales dedicadas a uso particular.

...

3. El titular de una licencia de prestación del servicio portuario no tendrá que ser necesariamente el titular de la autorización o concesión de una estación marítima de pasajeros o de una terminal de mercancías dedicadas a uso particular aunque el otorgamiento de la licencia estará vinculado a la existencia de un contrato entre el solicitante de la licencia y el titular de la autorización o concesión, con arreglo a lo estipulado en el artículo 64.4.

En el caso de los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías, el concesionario o el titular de una autorización de una estación marítima de pasajeros o de una terminal de mercancías dedicadas a uso particular tendrá derecho a la obtención de una licencia para la prestación de dichos servicios a los buques que operan en la misma, para sí mismo o, en su caso para un tercero con contrato en vigor con el titular de la concesión para la prestación de dichos servicios, tanto si está limitado el número de prestadores como si no lo está.”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se regula el vínculo que debe existir entre el prestador del servicio y el titular de la autorización o concesión la de estación marítima o terminal dedicada a uso particular y que, en el caso de de los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías, dicho titular tendrá derecho a obtener a licencia para prestar el servicio en cualquier caso.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**NUEVO ARTÍCULO 66. CONTENIDO DE LA LICENCIA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo artículo referente al contenido de las licencias, numerado como 66, con el siguiente contenido:

“Artículo 66. Contenido de la licencia de prestación del servicio portuario.

1. La licencia deberá incluir, al menos:

- a) Identificación de la persona física o jurídica titular de la licencia y la sede de la empresa.
- b) Clase de licencia otorgada, general o específica, y objeto de la misma.
- c) Ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio.
- d) Obligaciones de servicio público que procedan.
- e) Medios materiales mínimos y sus características.
- f) Medios humanos mínimos y su cualificación.
- g) Requisitos de seguridad para la prestación del servicio.
- h) Obligaciones de protección del medio ambiente.
- i) Condiciones de prestación del servicio y, en su caso, de las instalaciones y equipamiento asociados al mismo, incluyendo niveles mínimos de rendimiento y de calidad del servicio.
- j) Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión, si procede.
- k) Plazo de vigencia.
- l) Garantías.
- m) Tasas portuarias.

n) En las licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías, porcentaje mínimo de trabajadores que se deben tener contratados en régimen laboral común.

ñ) En las licencias de los servicios de recepción de desechos generados por buques, las tarifas que las Autoridades Portuarias abonarán al titular de la licencia por los volúmenes efectivamente descargados de cada tipo de desecho y residuo y los criterios para, en su caso, el reparto entre los prestadores del servicio autorizados de las cantidades recaudadas por la Autoridad Portuaria asociadas a la tarifa fija que se cobra a los buques no exentos que atraquen sin hacer uso del servicio.

o) Compensación económica, en el caso de licencias de autoprestación e integración de servicios.

2. Con arreglo a los principios de objetividad y proporcionalidad, la Autoridad Portuaria podrá modificar el contenido de las licencias, previa audiencia a los interesados, cuando hayan sido modificadas las prescripciones particulares del servicio. La modificación establecerá un plazo para que los titulares se adapten a lo en ella dispuesto. Transcurrido dicho plazo sin que haya tenido lugar la adaptación, las licencias quedarán sin efecto.”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se incorpora y actualiza el contenido exigible a las licencias y se regula su posible modificación, haciendo prescriptivas las obligaciones de protección al medio ambiente y el porcentaje mínimo de trabajadores que deben tener contratados en régimen laboral común, caso este último en que se refiera al servicio de manipulación de mercancías. Asimismo, se adapta el contenido de la licencia a la estructura del servicio de recogida de desechos propuesto en la enmienda al artículo 80, así como al mantenimiento de la posibilidad de que puedan darse licencias de autoprestación e integración de servicios.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**NUEVO ARTÍCULO 67. TRANSMISIÓN DE LA LICENCIA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo artículo referente a la transmisión de las licencias, numerado como 67, con el siguiente contenido:

“Artículo 67. Transmisión de la licencia de prestación del servicio portuario.

1. Las licencias podrán transmitirse a personas distintas en aquellas que fueron originalmente otorgadas cuando se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

a).Que la transmisión se haga a favor de una persona física o jurídica que cumpla los requisitos señalados en el artículo 60.2.

b) Que los transmitentes y los adquirentes cumplan los requisitos establecidos en las prescripciones particulares del servicio en relación con la posibilidad de transmisión de la licencia.

c) Que se cumplan los requisitos previstos en el artículo 117.3 cuando la licencia se transmita junto con la concesión del dominio público en el que se desarrolla la actividad.

2. La transmisión estará en todo caso subordinada a la previa conformidad de la Autoridad Portuaria y, en su caso, a la preceptiva autorización de las autoridades de competencia, teniendo respecto a los contratos de trabajo del personal del titular de la licencia, los efectos previstos en la legislación laboral.”

**JUSTIFICACIÓN**

Se regula la transmisión de licencias, por razones de seguridad jurídica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**NUEVO ARTÍCULO 68. EXTINCIÓN DE LA LICENCIA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo artículo referente a la extinción de las licencias, numerado como 68, con el siguiente contenido:

“Artículo 68. Extinción de la licencia de prestación del servicio portuario.

1. Las licencias podrán extinguirse por alguna de las siguientes causas:

a) Por transcurso del plazo previsto en la licencia.

b) Revocación por pérdida o incumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 60.2, de las condiciones establecidas en el título habilitante o por la no aceptación a las prescripciones particulares del servicio que hayan sido modificadas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 66.2 de esta Ley.

c) Revocación cuando, como consecuencia de la declaración de limitación del número de prestadores de un servicio, el número de licencias en vigor supere el de la limitación, sin perjuicio de la indemnización que corresponda. Reglamentariamente se establecerá el procedimiento a seguir para la revocación de las licencias.

d) Por extinción de la concesión o autorización o rescisión del contrato al que se refiere el artículo 64.4 de esta Ley.

e) Por las demás causas previstas en las prescripciones particulares del servicio.

2. Corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria acordar la extinción de las licencias, previa audiencia al interesado, salvo en lo supuesto previsto en el párrafo a) del apartado anterior, en el que la extinción se producirá de forma automática.”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se regula la extinción de licencias, por razones de seguridad jurídica, con la debida coherencia con lo dispuesto en los contenidos mínimos de los Pliegos de Prescripciones Particulares regulados en el artículo 58 (nuevo artículo 60) y de las licencias (nuevo artículo 66), así como se realizan correcciones técnicas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 64. REGISTRO DE EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS PORTUARIOS**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar la numeración del artículo 64 que pasa a ser el artículo 69, en consonancia con otras enmiendas propuestas y sustituir el término “contrato suscrito” por el de “licencia otorgada”, quedando como sigue:

“Artículo 69. Registros de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios.

...

2. Se crea en Puertos del Estado el Registro General de empresas prestadoras de servicios portuarios, que tendrá carácter público y se dividirá por secciones, una por cada servicio portuario. La inscripción se practicará de oficio por Puertos del Estado, debiendo cada Autoridad Portuaria suministrarle información sobre las licencias otorgadas para la prestación de los servicios.

....”

**JUSTIFICACIÓN**

En consonancia con otras enmiendas propuestas, se refuerza el libre acceso a la prestación de servicios bajo la figura de la licencia, en lugar de la del contrato, al objeto de recoger las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 65. RÉGIMEN DE INCOMPATIBILIDADES. APARTADO 1. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el primer párrafo del apartado 1 del artículo 65 (que pasa a numerarse como 70 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

“Artículo 70. Régimen de incompatibilidades.

1. Cuando el titular de una licencia para la prestación de un servicio portuario ostente una cuota de mercado superior al 50 por ciento de la actividad relacionada con la prestación de un servicio portuario en un puerto, medida en términos de toneladas de mercancías manipuladas, número de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje embarcados y desembarcados, número de unidades de arqueo bruto (GT), de número de servicios realizados a buques o de la cantidad de desechos o residuos recogidos, o que alcance dicho porcentaje a través de otras licencias en cuyos titulares tenga influencia efectiva, ninguna persona física o jurídica que disponga de influencia efectiva en la gestión de la misma, podrá tener influencia efectiva en la gestión del titular de otra licencia que preste o vaya a prestar el mismo servicio portuario en el mismo puerto.

....”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se propone incorporar una redacción más clara, que aluda directamente al titular de una licencia para la prestación de un servicio portuario, y que permita diagnosticar de forma más objetiva si posee o no una cuota de mercado superior al 50% de la actividad relacionada con el servicio, tal y como recomienda la Comisión Nacional de la Competencia. En caso de que ostente más del 50% de dicha cuota, no podrá participar en otra licencia relacionada con el mismo servicio.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 65. RÉGIMEN DE INCOMPATIBILIDADES. APARTADO 3.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 3 del artículo 65 (que pasa a numerarse como 70 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

“Artículo 70. Régimen de incompatibilidades.

...

3. A efectos de que pueda comprobarse el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente artículo, las empresas autorizadas para la prestación de servicios portuarios estarán obligadas a comunicar a las Autoridades Portuarias su composición accionarial o cualquier cambio significativo de su composición accionarial.

....”

**JUSTIFICACIÓN**

A la obligatoriedad que tiene el prestador de un servicio portuario de comunicar cualquier cambio en su composición accionarial, se le añade previamente la de informar simplemente de su composición accionarial, independientemente de que haya cambios, cuando así lo requiera la Autoridad Portuaria.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 65. RÉGIMEN DE INCOMPATIBILIDADES. APARTADO 4.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 4 del artículo 65 (que pasa a numerarse como 70 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

“Artículo 70. Régimen de incompatibilidades.

...

4. El titular de una licencia para la prestación de un servicio portuario de practicaje no podrá participar, por sí mismo o a través de personas físicas o jurídicas interpuestas, en el capital o en la gestión de empresas autorizadas para la prestación de cualquier otro servicio técnico-náutico en el mismo puerto, salvo en los supuestos previstos en los artículos 81 y 82 de esta Ley.

....”

**JUSTIFICACIÓN**

Se sustituye el término contrato por el de licencia, en línea con las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia y se realizan correcciones en coherencia con la posibilidad legal de licencias de autoprestación e integración de servicios.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 66. SEPARACIÓN CONTABLE. APARTADO 1.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 1 del artículo 66 (que pasa a numerarse como 71 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

“Artículo 71. Separación contable.

1. Los titulares de licencias de prestación de servicios portuarios deberán llevar, para cada uno de los servicios que presten en una Autoridad Portuaria, una estricta separación contable con arreglo a los usos y prácticas comerciales admitidas, entre dichos servicios y sus otras actividades, e informar en la memoria de las cuentas anuales, por separado, de cada uno de los servicios portuarios que presten en cada puerto. Lo mismo será exigible a la Autoridad Portuaria cuando preste directamente un servicio portuario.

....”

**JUSTIFICACIÓN**

Se sustituye el término contrato por el de licencia, en línea con las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia. Además se refuerza la obligatoriedad de llevar una contabilidad por separado para cada servicio portuario, con arreglo a los usos y prácticas comerciales admitidas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 66. SEPARACIÓN CONTABLE. APARTADO 2.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 2 del artículo 66 (que pasa a numerarse como 71 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

“Artículo 71. Separación contable.

...

2. Los titulares de licencias de servicios portuarios, cuando presten varios servicios portuarios o presten un servicio portuario realizando al mismo tiempo otro tipo de actividad, deberán someter sus cuentas anuales a auditoría de cuentas, de acuerdo con la normativa sobre el particular. Dichas cuentas anuales y el correspondiente informe de auditoría deberán presentarse a la Autoridad Portuaria, en el plazo máximo de quince días desde su aprobación.”

**JUSTIFICACIÓN**

Se sustituye el término contrato por el de licencia, en línea con las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia y se enmarca la auditoría de cuentas a la normativa aplicable en cada caso.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 67. OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. APARTADO 1. PÁRRAFO 2º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone sustituir el artículo 67 (que pasa a numerarse como 72 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

“Artículo 72. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

1. Se crea un Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, adscrito a Puertos del Estado, con la finalidad de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones.

Por acuerdo del Consejo Rector de Puertos del Estado se establecerá la composición y funcionamiento del Observatorio Permanente, debiendo quedar garantizada la presencia de las organizaciones representativas de los prestadores, trabajadores y usuarios de los servicios portuarios.

2. Puertos del Estado elaborará un informe anual de competitividad a partir de los análisis y conclusiones del Observatorio Permanente. Dicho informe será elevado al Ministerio de Fomento.

...”

### **JUSTIFICACIÓN**

Se atribuye al Consejo Rector de Puertos del Estado el establecimiento de la composición y funcionamiento del Observatorio Permanente.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 68. COMITÉ DE SERVICIOS PORTUARIOS.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el artículo 68 (que pasa a numerarse como 73 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

“Artículo 73. Comité de servicios portuarios.

En el Consejo de Navegación y Puerto se constituirá un Comité de servicios portuarios del que formarán parte los usuarios de servicios u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios representativas. La Autoridad Portuaria consultará, al menos una vez al año, a dicho Comité en relación con las condiciones de prestación de dichos servicios, y, en particular, sobre las tarifas de los servicios portuarios abiertos al uso general, la organización y la calidad de los servicios, así como, en su caso, sobre el establecimiento, mantenimiento o revisión del acuerdo de limitación del número de prestadores de un servicio.

Los informes y Actas del Comité se remitirán al Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios”.

**JUSTIFICACIÓN**

Con esta enmienda se propone integrar el Comité de servicios portuarios en el Consejo de Navegación y Puerto. Se refuerza el hecho que este Comité debe ser consultado en su caso, respecto al establecimiento, mantenimiento o revisión de los acuerdos de limitación del número de prestadores.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**NUEVO ARTÍCULO 74. SUPERVISIÓN Y PROMOCIÓN DE LA COMPETENCIA EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.**

**DE ADICIÓN**

Se introducir un nuevo artículo numerado como 74 con el siguiente contenido:

“Artículo 74. Supervisión y promoción de la competencia en la prestación de los servicios portuarios:

1. Con el fin de supervisar y fomentar las condiciones de competencia efectiva en la prestación de servicios portuarios, Puertos del Estado ejercerá en este ámbito las siguientes funciones específicas, sin perjuicio de las asignadas en este mismo ámbito a otros organismos:

a).Poner en conocimiento de la Comisión Nacional de la Competencia, oídas las Autoridades Portuarias afectadas, los actos, acuerdos, prácticas y conductas de las que se pudiera tener noticia en el ejercicio de sus atribuciones que presenten indicios de resultar contrarios a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia o pudieran alterar la libre competencia entre puertos.

b) Establecer recomendaciones para las Autoridades Portuarias y entidades prestadoras de servicios, con arreglo a las conclusiones emitidas por el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

c) Emitir circulares dirigidas a las entidades prestadoras de servicios portuarios, con el objeto de evitar o corregir prácticas contrarias a la libre competencia, que serán vinculantes una vez que se publiquen en el “Boletín Oficial del Estado”.

d) Autorizar, regular y controlar los servicios portuarios cuando excepcionalmente sean prestados directa o indirectamente por las Autoridades Portuarias o por una empresa en la que participe directa o indirectamente la Autoridad Portuaria, así como aprobar las tarifas en ese supuesto.

e) Autorizar los convenios, pactos o acuerdos que celebren dos o más Autoridades Portuarias a fin de garantizar el marco de competencia entre puertos.

f) Arbitrar en los conflictos que puedan surgir entre las entidades prestadoras de servicios, a solicitud de éstas, cuando trasciendan el ámbito geográfico de una Autoridad Portuaria y, en su caso, entre dos Autoridades Portuarias por razón de los servicios prestados en cada una de ellas o en ambas.

g) Realizar la propuesta de resolución de expedientes sancionadores por infracciones en la prestación de servicios portuarios tipificadas en el Título IV, Capítulo III de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Disposición Final Segunda de la Ley 48/2003 y cualificadas como muy graves, en cuantía inferior a 1.200.000 €.

2. Con el fin de supervisar y fomentar las condiciones de competencia efectiva en la prestación de servicios portuarios, en su propio ámbito territorial y funcional, las Autoridades Portuarias, ejercerán las siguientes funciones específicas:

a) Informar a Puertos del Estado sobre los actos, acuerdos, pactos o conductas que presenten indicios de resultar contrarios a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia o puedan alterar la libre competencia entre los prestadores de servicios.

b) Arbitrar en los conflictos que puedan surgir entre las entidades prestadoras de servicios, a solicitud de éstas, en su ámbito territorial.

c) Ejercer la potestad sancionadora para los supuestos de infracciones en la prestación de servicios portuarios tipificados en el Título IV, Capítulo III de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina

Mercante, modificada por la Disposición final segunda de la Ley 48/2003 y cualificadas como graves.

d) Aprobar las tarifas máximas en los servicios portuarios, excepto en las terminales marítimas de pasajeros y mercancías dedicadas a uso particular, cuando el número de prestadores del servicio esté limitado o sea insuficiente para garantizar la competencia. Asimismo, controlar la transparencia de las tarifas y los conceptos que se facturen.”

### **JUSTIFICACIÓN**

Con esta enmienda se recogen las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia en el sentido de establecer mecanismos de supervisión y promoción de la competencia en el ámbito portuario, a cargo de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, en sus respectivos ámbitos competenciales.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 69. DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE. APARTADO 1.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 1 del artículo 69 (que pasa a numerarse como 75 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

“Artículo 75. Definición y características del servicio de practicaaje.

1. Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, que se prestará a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaaje, en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en esta ley, en el Reglamento que regula este servicio y en el Pliego de Prescripciones Particulares del mismo.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se elimina la alusión al Pliego de Condiciones Generales, la cual se considera un error en el proyecto de Ley, al haberse eliminado con carácter general.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 69. DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE. APARTADO 2.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 2 del artículo 69 (que pasa a numerarse como 75 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

“Artículo 75. Definición y características del servicio de practicaje.

...

2. El servicio de practicaje será obligatorio en los puertos cuando así lo determine la Administración marítima.

No obstante, la Administración marítima podrá establecer exenciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaje en cada puerto, con criterios basados en la experiencia local del capitán del buque, las características del buque, la naturaleza de la carga, las peculiaridades del puerto y otras circunstancias que reglamentariamente se prevean previo informe de la Autoridad Portuaria, oído el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional.

Con carácter general, salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima por razones de seguridad en la navegación, estarán exentos del servicio de practicaje, los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria; los destinados a la realización de obras en el dominio público portuario; los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques; los destinados

a la prestación de servicios portuarios, con base en el puerto y los que estén al servicio de otras Administraciones Públicas, que tengan su base en el puerto.

...”.

### **JUSTIFICACIÓN**

Se mantiene la propuesta de nueva exención del servicio de practicaje incluida en el Proyecto de Ley, aunque matizada (si la Capitanía Marítima no detecta riesgos para la seguridad) e incorporando todas la embarcaciones al servicio de las Administraciones públicas que tengan su base en el puerto, ya que se da por supuesto que en esas circunstancias la experiencia local de los capitanes está garantizada.

No es necesario destacar a los buques de dragado en los casos de exención, dado que se encuentran incorporados en los criterios que con carácter más general se establecen en la ley.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 69. DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE. APARTADO 4. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el primer párrafo del apartado 4 del artículo 69 (que pasa a numerarse como 75 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

“Artículo 75. Definición y características del servicio de practicaaje.

...

4. La Administración marítima realizará las pruebas necesarias para habilitar como práctico de puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se añade la obligatoriedad de que no exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas de habilitación como práctico, para dejar claro el libre acceso al ejercicio de la profesión de práctico, independientemente de que el servicio permanezca sin liberalizar.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 69. DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE. APARTADO 4. NUEVO PÁRRAFO.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo párrafo a continuación del primer párrafo del apartado 4 del artículo 69 (que pasa a numerarse como 75 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

“Artículo 75. Definición y características del servicio de practicaaje.

...

4. La Administración marítima realizará las pruebas necesarias...

...

La Autoridad Portuaria facilitará la formación práctica en el puerto. A tal efecto, se incluirá en las prescripciones particulares del servicio de practicaaje la obligación de las empresas prestadoras de colaborar en la formación práctica de los candidatos que hayan superado las pruebas de conocimientos teóricos, así como el número máximo de aspirantes que puedan ser aceptados en cada convocatoria, su periodicidad y su plazo de vigencia. En el caso de que en una convocatoria el número de aspirantes a formación práctica sea superior al número de plazas, la selección la realizará la Autoridad Portuaria de acuerdo con criterios basados en los principios de igualdad, mérito y capacidad.

...“.

### **JUSTIFICACIÓN**

Se añade la necesidad de la Autoridad Portuaria y del prestador del servicio de facilitar la formación práctica en el puerto, cuando así sea requerido.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 70. DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE REMOLQUE PORTUARIO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la numeración de este artículo, pasando del 70 al 76 en línea con anteriores enmiendas:

“Artículo 76. Definición y características del servicio de remolque portuario.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con otras propuestas anteriormente.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 71. DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE DE BUQUES.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la numeración de este artículo, pasando del 71 al 77 en línea con anteriores enmiendas:

“Artículo 77. Definición y características del servicio de amarre y desamarre de buques.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con otras propuestas anteriormente.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 71. DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE AMARRE Y DESAMARRE DE BUQUES. NUEVO APARTADO 3.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 3 del artículo 71 (que pasa a numerarse como apartado 3 del artículo 77 en línea con anteriores enmiendas), quedando como sigue:

“Artículo 77. Definición y características del servicio de amarre y desamarre de buques

...

3. Las Prescripciones Particulares del servicio contendrán los medios que este servicio debe disponer para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción contra incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina”.

**JUSTIFICACIÓN**

Por simetría con otros servicios técnico-náuticos, debe recordarse la obligatoriedad de regular en el Pliego de Prescripciones Particulares los medios que deberán ponerse a disposición en los servicios de extinción incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 72. DEFINICIÓN Y ALCANCE DE LOS SERVICIOS AL PASAJE.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la numeración de este artículo, pasando del 72 al 78 en línea con anteriores enmiendas y se cambia su título, el de la sección donde se halla y el primer párrafo del apartado 1 para pasar los servicios al pasaje del plural al singular:

“Artículo 78. Definición y alcance del servicio al pasaje.

1. El servicio al pasaje incluirá:

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con la propuesta para el artículo 57 2. b) por la que se plantea integrar en un solo servicio todas las actividades de embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes y de vehículos en régimen de pasaje.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la numeración de este artículo, pasando del 73 al 79 en línea con anteriores enmiendas y se sustituye el término público por el de portuario, quedando como sigue:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con otras propuestas anteriormente. El servicio está catalogado ya como portuario.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 1.a. 2º)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.a 2º) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

2º) La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía directamente desde un medio de transporte terrestre, o desde el muelle o pantalán, al costado del buque.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se añade el pantalán como instalación portuaria desde la que se puede realizar actividad de carga y estiba.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 1.a.4º)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.a 4º) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

4º) La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque, de acuerdo con los planes de estiba e indicaciones del capitán del buque o de los oficiales en quienes delegue esta responsabilidad.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se aclara que se trata del capitán del buque.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 1.a.5º)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.a 5º) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

5º) El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se elimina la alusión al artículo 79 para evitar confusiones.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 1.b.1º)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.b 1º) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

1º) El destrincaje o suelta de las sujeciones de la carga a bordo para permitir su manipulación, siempre que estas operaciones no se realicen por la tripulación del buque.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se sustituye el término liberación por el de suelta, más común en el ámbito portuario.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 1.b.4º)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.b 4º) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

4º) El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en un medio de transporte o en el muelle o pantalán al costado del buque.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se añade el pantalán como instalación portuaria desde la que se puede realizar actividad de carga y estiba.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 1.b.5º)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.b 5º) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

5º) La descarga de la mercancía, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre muelle o pantalán para su posterior recogida por vehículos o medios de transporte horizontal y, en su caso, su traslado a la zona de almacenamiento o depósito dentro del puerto, y el depósito y apilado de la mercancía en dicha zona.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se añade el pantalán como instalación portuaria desde la que se puede realizar actividad de carga y estiba y se aclara que el traslado a la zona de almacenamiento o depósito será cuando se requiera. Se elimina la alusión a movimientos con relación al exterior del puerto.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 1.b.6º)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.b 6º) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

6º) El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se elimina la alusión al artículo 79 para evitar confusiones.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 1.c)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 1.c) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

c) La actividad de trasbordo comprende el destrincaje o suelta, siempre que no se realice por la tripulación del buque y la desestiba en el primer buque, la transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro y la estiba en el segundo buque y posterior trincaje, siempre que no se realice por la tripulación del buque, en el segundo buque.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se añaden los trincajes y destrincajes en cada buque respectivo, siempre y cuando no se realicen por tripulación del buque.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 2.b)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 2.b) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

b) Las cartas, tarjetas, paquetes postales y otros bienes que sean objeto del servicio postal o de mensajería.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se añaden los bienes relacionados con servicios de mensajería como excepción a la mercancía objeto de tráfico marítimo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 2.c)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 2.c) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

c) La pesca fresca, el bacalao verde y sus productos elaborados.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se elimina el hecho de que los productos derivados de la pesca fresca y del bacalao verde tengan que ser elaborados a bordo de los buques para su consideración como excluidos del concepto de mercancía objeto de tráfico marítimo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 2.d)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 2.d) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

d) Los desechos y residuos generados por el buque, así como los desechos y residuos de la carga procedente de los buques.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se precisa mejor los tipos de desechos y residuos excluidos del concepto de mercancía objeto de tráfico marítimo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 3. PÁRRAFO 1º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el primer párrafo del apartado 3 del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

3. Quedan exentas de su consideración como servicio portuario de manipulación de mercancías las actividades siguientes:

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se deja más clara que se trata de actividades que quedan fuera del ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías, a todos los efectos.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 3.a)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.a) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

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

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se modifica el término contrato por el de licencia en línea con anteriores enmiendas realizadas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 3.b)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.b) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

b) El manejo de cabezas tractoras o grúas automóviles que no estén permanentemente adscritas a operaciones portuarias y sean conducidas por su personal habitual.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se elimina el término manipulación para aludir a todo tipo de operaciones portuarias.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 3.c)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.c) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

c) El embarque y desembarque de camiones, automóviles y cualquier clase de vehículos a motor con sus remolques o semirremolques.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Con esta enmienda se excluye de las normas que regulan el servicio de manipulación de mercancías, el embarque y desembarque de camiones, automóviles y cualquier clase de vehículos a motor, sean o no acompañados, por no requerir medios auxiliares ajenos a estos vehículos.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 3.d)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.d) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

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

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se incorporan los semirremolques y se aclara que la zona de servicio es la del puerto.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 3.e).**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.e) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

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

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

En ambos casos, las operaciones de conexión de los medios de carga y descarga. En este supuesto, se consideran incluidas las operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a buque y las de buque a cualquier medio de transporte terrestre.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se aclara cada tipo de operación en este grupo relacionado con la conducción de vehículos desde o hasta la instalación portuaria.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 3.f).**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.f) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

f) Las labores de sujeción y suelta de la carga a bordo del buque, cuando sean realizadas por las tripulaciones de los buques.

...”.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 3.g).**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.g) del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

g) Las operaciones de carga, descarga y trasbordo para el avituallamiento. Asimismo, las operaciones de carga, descarga y trasbordo para el aprovisionamiento de buques cuando no se precise emplear medios de carga adscritos permanentemente al servicio de manipulación de mercancías, así como la carga o descarga de las piezas y repuestos para la reparación del buque y la maquinaria y herramientas precisas para dichos trabajos.

A estos efectos, se considerarán operaciones de avituallamiento las que se refieren a los siguientes productos: agua, combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico.

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

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se añaden los términos “a estos efectos” y “a su vez” para definir el alcance del avituallamiento y aprovisionamiento, respectivamente, a efectos de reconocer las mercancías excluidas del ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías, cuando sean realizadas por las tripulaciones del buque. También se sustituye el término genérico “operaciones de manipulación portuaria” por el más concreto de “al servicio de manipulación de mercancías”.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 3 I.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 3.i del artículo 73:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

i) Las operaciones que se realicen en instalaciones portuarias en régimen de concesión o autorización, cuando dichas instalaciones estén directamente relacionadas con plantas de transformación, instalaciones de procesamiento industrial o envasado de mercancías propias que se muevan por dichos terminales marítimos de acuerdo con su objeto concesional, salvo que se realizasen por una Empresa estibadora.

Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías que sean realizadas en concesión o autorización deberán ser realizadas con trabajadores que cumplan los requisitos de formación exigidos por los artículos 144 y 145 de esta Ley, sin que sea exigible la participación de la empresa por cuya cuenta presten sus servicios los trabajadores en el capital de la Sociedad de Gestión de Estibadores Portuarios regulada en el Título V de la presente Ley.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Con esta enmienda se pasa a una sola denominación para la entidad que gestiona los trabajadores en relación laboral especial, para la que se propone “Sociedad de Gestión de Estibadores Portuarios” y se realizan modificaciones en coherencia con el resto de enmiendas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 73. DEFINICIÓN Y ÁMBITO DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS. APARTADO 4.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se introduce la siguiente modificación en el apartado 4 del artículo 73, quedando como sigue:

“Artículo 79. Definición y ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...

4. La Autoridad Portuaria podrá autorizar al naviero o armador, sin necesidad de tramitar una licencia de servicio de manipulación de mercancías, el manejo de medios de carga y descarga propios del buque por personal de su tripulación, una vez se acredite, mediante la presentación de los oportunos certificados de las autoridades competentes, la idoneidad de los medios técnicos empleados y la cualificación del personal que los maneje, particularmente en materia de prevención de riesgos laborales. La Autoridad Portuaria podrá imponer las condiciones necesarias a fin de que se garantice la realización de la operación en condiciones de seguridad y calidad ambiental.

En ningún caso se podrá autorizar para aquéllos buques que enarboles el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorando de París o, independientemente de su pabellón, que esté descrito como de alto o muy alto riesgo por el nuevo régimen de inspección..

...”.

## **JUSTIFICACIÓN**

Correcciones técnicas acordes con los mecanismos previstos en el Memorando de París y con el régimen de inspección, así como para dotar al texto de mayor seguridad jurídica. Por otra parte se suprime la referencia a los regímenes laborales de los trabajadores ya que su regulación se propone incorporarla en un nuevo Título V, tal como se ha señalado, con el objeto de separar la regulación del servicio con los regímenes laborales de sus trabajadores.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 74. RÉGIMEN LABORAL APLICABLE EN EL ÁMBITO DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS.**

**DE SUPRESIÓN**

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

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone que todos los aspectos asociados con el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías se incluyan en un nuevo Título V con el objeto de incorporar de forma conjunta, completa y con máxima transparencia toda la regulación del régimen de estiba.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 75. SOCIEDADES ESTATALES DE ESTIBA Y DESESTIBA**

**DE SUPRESIÓN**

Se suprime el artículo 75. Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba.

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone que todos los aspectos asociados con el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías se incluyan en un nuevo Título V con el objeto de incorporar de forma conjunta, completa y con máxima transparencia toda la regulación del régimen de estiba.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 76. CONTRATACIÓN DE LOS TRABAJADORES DE ESTIBA**

**DE SUPRESIÓN**

Se suprime el artículo 76. Contratación de los trabajadores de estiba.

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone que todos los aspectos asociados con el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías se incluyan en un nuevo Título V con el objeto de incorporar de forma conjunta, completa y con máxima transparencia toda la regulación del régimen de estiba.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 77. RELACIÓN LABORAL ESPECIAL DE LOS TRABAJADORES DE ESTIBA**

**DE SUPRESIÓN**

Se suprime el artículo 77. Relación laboral especial de los trabajadores de estiba.

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone que todos los aspectos asociados con el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías se incluyan en un nuevo Título V con el objeto de incorporar de forma conjunta, completa y con máxima transparencia toda la regulación del régimen de estiba.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 78. INTERVENCIÓN DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS EN LA DETERMINACIÓN DEL PORCENTAJE DE CONTRATACIÓN EN RÉGIMEN LABORAL COMÚN**

**DE SUPRESIÓN**

Se suprime el artículo 78. Intervención de las Comunidades Autónomas en la determinación del porcentaje de contratación de régimen laboral común.

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone que todos los aspectos asociados con el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías se incluyan en un nuevo Título V con el objeto de incorporar de forma conjunta, completa y con máxima transparencia toda la regulación del régimen de estiba.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 79. SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS EN AUTOPISTAS DEL MAR**

**DE SUPRESIÓN**

Se suprime el artículo 79. Servicio de manipulación de mercancías en autopistas del mar.

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone que todos los aspectos asociados con el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías se incluyan en un nuevo Título V con el objeto de incorporar de forma conjunta, completa y con máxima transparencia toda la regulación del régimen de estiba.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 80. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN. APARTADO 2.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 3 del presente artículo quedando del siguiente tenor:

“Artículo 80. Régimen de prestación.

...

2. A los efectos de esta ley, se entiende por desechos generados por buques, todos los producidos por el buque, incluyendo los desechos relacionados con la carga, y que están regulados por los anexos I y IV (líquidos), V (sólidos) y VI (residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape) del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques de 1973), modificado por su Protocolo de 1978, en su versión vigente (MARPOL 73/78) y por su Protocolo de 1997 que enmendaba el citado Convenio y añadía el anexo VI al mismo. Los desechos generados por buques se considerarán residuos en el sentido del párrafo a) del artículo de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se aclara con mayor precisión la normativa vigente del Convenio Marpol que afecta a la definición de desechos.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 80. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN. APARTADO 3.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 3 del presente artículo quedando del siguiente tenor:

“Artículo 80. Régimen de prestación.

...

3. Se entiende como desechos relacionados con la carga los restos de embalajes, elementos de trincado o sujeción, y otros, que se encuentran a bordo en bodegas de carga o tanques, que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga, según se definen en las Directrices para la aplicación del anexo V de MARPOL 73/78.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se aclara con mayor precisión la normativa del Convenio Marpol que afecta a la definición de desechos.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 80. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN. APARTADO 4.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 4 del presente artículo quedando del siguiente tenor:

“Artículo 80. Régimen de prestación.

...

4. No se consideran desechos generados por buques los residuos de la carga, entendiendo como tales los restos de cualquier material de carga que se encuentren a bordo de bodegas de carga o tanques y que permanezcan una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza ni los derrames del material de carga. A los efectos de esta Ley no estará incluida en el servicio portuario de recepción de desechos generados por los buques, la recogida de los residuos de carga y de las sustancias que agotan la capa de ozono y los equipos que las contienen, a los que se hace referencia en el artículo 130 de la Ley 48/2003, modificado por esta Ley.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se concretan los residuos y desechos no incluidos en el servicio.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 80. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN. APARTADO 5.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 5 del presente artículo quedando del siguiente tenor:

“Artículo 80. Régimen de prestación.

...

5. Únicamente podrán prestar este servicio las empresas que, habiendo obtenido la correspondiente licencia de la Autoridad Portuaria, hayan sido autorizadas por el órgano medioambiental competente para la realización de las actividades de gestión de los desechos a que se refiere este servicio y, asimismo, hayan acreditado documentalmente un compromiso de aceptación para su tratamiento o eliminación por parte del gestor destinatario.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se modifica el vínculo entre la Autoridad Portuaria y el prestador del servicio para adaptarlo a un régimen de licencias, en sintonía con las directrices de la Comisión Nacional de la Competencia.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 80. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN. APARTADO 6.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 6 del artículo 80, quedando del siguiente tenor:

“Artículo 80. Régimen de prestación.

...

6. En las Prescripciones Particulares del servicio se incluirán, entre otras, sin perjuicio de las que se establezcan en la licencia correspondiente, las características y condiciones técnicas que deben cumplir las operaciones e instalaciones de recepción de desechos, las cuales deberán ajustarse a las normas aprobadas por las Administraciones competentes, así como los medios que deba incorporar el prestador el servicio para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de lucha contra la contaminación marina.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se elimina la alusión al Pliego de Condiciones del servicio dado que estaba incluido por error en este artículo del proyecto de Ley y se sustituye el término contrato por el de licencia.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 80. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN. APARTADO 8.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 8 del presente artículo quedando del siguiente tenor:

“Artículo 80. Régimen de prestación.

...

8. Con la finalidad de reducir los vertidos al mar de los desechos generados por los buques, las Autoridades Portuarias cobrarán una tarifa fija a los buques que atraquen, en cada escala en el puerto, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos previsto en este artículo. Dicha tarifa fija, dependiente de las unidades de arqueo bruto (GT) del buque les dará derecho a descargar por medios de recogida terrestre en la Zona I del puerto, sin coste adicional, durante los siete primeros días de la escala, todos los desechos líquidos del Anexo I y de desechos sólidos del Anexo V del Convenio Marpol 73/78.

Si la recogida se realiza por medios marinos o tiene lugar en la Zona II del puerto la tarifa fija será un 25 por ciento superior que la establecida para la recogida en zona I.

Por las descargas correspondientes a los desechos de los Anejos IV y VI, así como por las realizadas después del séptimo día de la escala, los buques abonarán directamente al prestador del servicio la tarifa que corresponda por los volúmenes recogidos.

Los prestadores del servicio podrán convenir con sus usuarios, a su cargo, descuentos comerciales sobre la tarifa fija, en función, entre otros, de los tipos y volúmenes anuales de los desechos entregados.

La tarifa fija a aplicar a un buque en cada escala en un puerto será la resultante del producto de la cuantía básica (R) por los siguientes coeficientes, en función de las unidades de arqueo bruto del buque (GT):

- a) Buques entre 0 y 1.000 GT: 1,50
- b) Buques entre 1.001 y 5.000 GT: 3,00
- c) Buques entre 5.001 y 10.000 GT: 6,00
- d) Buques entre 10.001 y 25.000 GT: 12,00
- e) Buques entre 25.001 y 50.000 GT: 15,00
- f) Buques entre 50.001 y 100.000 GT: 19,00
- g) Buques de más de 100.000 GT: 21,00

El valor de la cuantía básica (R) se establece en 80 €. El valor de la cuantía básica podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio en el sistema portuario.

Los volúmenes de desechos correspondientes a los Anexos I y V de MARPOL 73/78–efectivamente descargados serán abonados por la Autoridad Portuaria a las empresas prestadoras de acuerdo con las tarifas que se establezcan en las Prescripciones Particulares del servicio. En el caso de que la cantidad recaudada por la tarifa fija fuera superior a lo abonado en base a lo dispuesto en el párrafo anterior, la Autoridad Portuaria podrá distribuir un porcentaje de la cantidad remanente entre los titulares de licencias del servicio, para contribuir a la viabilidad del servicio en caso de demanda insuficiente. Los criterios de distribución se incluirán en las prescripciones particulares del servicio que

deberán ser objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios.

...“

### **JUSTIFICACIÓN**

Se introduce que la tarifa fija sea igual para todos los puertos, dando derecho a la descarga de todo el volumen de desechos que desee, con el objeto de incentivar la entrega de desechos generados por los buques en los puertos, evitando su vertido al mar.

Con el objeto de compatibilizar este sistema con la existencia de competencia entre prestadores y beneficiar al usuario, se introduce la posibilidad que los prestadores del servicio puedan convenir con los usuarios, a su cargo, descuentos comerciales sobre la tarifa fija en función del volumen de desechos realmente entregados.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 80. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN. APARTADO 9.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 9 del presente artículo quedando del siguiente tenor:

“Artículo 80. Régimen de prestación.

...

9. El pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques es obligatoria para todos los buques en cada escala que realicen en el puerto, con un máximo de una vez cada siete días, con la salvedad de las bonificaciones y exenciones recogidas en los apartados 10 y 11 de este artículo. Esta tarifa será exigible a los sujetos pasivos de la tasa del buque en las condiciones establecidas para dicha tasa.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Dado que la tarifa fija del servicio de recepción de desechos generados por buques es una imposición pública, para dotarla de seguridad jurídica debe quedar reflejada las condiciones de exigibilidad y quien es el sujeto pasivo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 80. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN. APARTADO 10.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 10 del presente artículo, quedando del siguiente tenor:

“Artículo 80. Régimen de prestación.

...

10. Se aplicarán las siguientes bonificaciones a la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques:

a) Cuando el buque disponga de un certificado de la Administración marítima en el que se haga constar que, por la gestión medioambiental del buque, por su diseño, equipos disponibles o condiciones de explotación, se generan cantidades reducidas de los desechos correspondientes: 20 por ciento.

b) Cuando el buque que en una escala no efectúa descarga de desechos del Anexo I acredita ante la Autoridad Portuaria, mediante un certificado expedido por la Administración Marítima, la entrega de los desechos de dicho anexo, así como el pago de las tarifas correspondientes, en el último puerto donde haya efectuado escala, siempre que se garantice la recogida de todos los desechos de este tipo en dicho puerto, que no se haya superado la capacidad de almacenamiento del mismo desde la escala anterior y que tampoco se vaya a superar hasta la próxima escala: 50 por ciento.

c) Los buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, particularmente los dedicados a líneas de transporte marítimo de corta distancia, y los dedicados a tráfico interior, cuando ante la Autoridad Portuaria se acredite, mediante certificado expedido por la Administración

marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega de desechos generados por los buques de los Anexos I y V, así como el pago de las tarifas correspondientes en alguno de los puertos situados en la ruta del buque, y que garantice la recogida de todos sus desechos cuando el buque haga escala en dicho puerto de forma que en ninguno de sus viajes se supere la capacidad de almacenamiento de cada tipo de desechos. No obstante, en la escala donde realicen descarga deberán abonar el importe total de las tarifas fijas correspondientes. En todo caso, los buques mencionados no pagarán estas tarifas más de una vez por semana: 70 por ciento.

En el supuesto c), cuando el buque posea un plan que únicamente asegure la entrega de desechos sólidos del Anexo V del Convenio MARPOL 73/78, la bonificación será del 20 por ciento sobre la tarifa fija; en caso de que el buque posea un plan que sólo asegure la entrega de desechos líquidos del Anexo I, la bonificación será del 50 por ciento.

...“

### **JUSTIFICACIÓN**

Para facilitar su aplicación se reordenan las bonificaciones en un único apartado, ajustando su redacción a las enmiendas realizadas a este artículo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 80. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN. APARTADO 11.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 11 del presente artículo quedando del siguiente tenor:

“Artículo 80. Régimen de prestación.

...

11. Estarán exentos del pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques, sin perjuicio de que satisfagan directamente al prestador del servicio las cantidades correspondientes a los volúmenes de desechos que realmente entreguen:

a) Los buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Estado de la Unión Europea o estando a su servicio, sólo presten servicios gubernamentales de carácter no comercial.

b) Los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria o asociadas a la realización de obras en la zona de servicio del puerto, las embarcaciones al servicio de las Administraciones Públicas que tengan base en el puerto, así como las que formen parte de un servicio portuario y los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques, siempre que se acredite ante la Autoridad Portuaria, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

c) Los buques o embarcaciones de pesca fresca. En este supuesto, la Autoridad Portuaria deberá suscribir un convenio con las cofradías de pescadores con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

d) Las embarcaciones deportivas o de recreo autorizadas para un máximo de 12 pasajeros. En este supuesto, la Autoridad Portuaria deberá suscribir un convenio con los operadores de las dársenas o las instalaciones náutico-deportivas con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

e) Los buques que fondeen en zonas geográficas que no hayan necesitado la realización de obras de mejora y la instalación de equipos para posibilitar el fondeo.

f) Buques inactivos y buques a flote en construcción, gran reparación, transformación o desguace.

...“

## **JUSTIFICACIÓN**

Para facilitar su aplicación se reordenan las exenciones en un único apartado, ajustando su redacción a las enmiendas realizadas a este artículo y a las exigencias de la legislación comunitaria.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 80. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN. APARTADOS 12, 13 Y 14.**

**DE SUPRESIÓN**

Se suprimen los apartados 12, 13 y 14 del artículo 80.

**JUSTIFICACIÓN**

Los contenidos de los apartados 12, 13 y 14 se han incorporado a los apartados 10 y 11, al agrupar todos los supuestos de bonificaciones y exenciones en dos únicos apartados para un mejor seguimiento y aplicación de las mismas, adaptándose a la enmienda realizada al apartado 8.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 80. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN. APARTADO 15.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 15 del artículo 80 y se numera como 12 debido a otras enmiendas, con el siguiente texto:

“Artículo 80. Régimen de prestación.

...

12. En los casos contemplados en los apartados anteriores, no se tendrán en consideración los planes en los que intervengan instalaciones portuarias receptoras situadas en puertos extracomunitarios y que no figuren en los listados actualizados de Instalaciones de Recepción de la Organización Marítima Internacional (OMI), ni tampoco las descargas efectuadas en dichas instalaciones.

... “.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Los apartados de bonificaciones y exenciones no están referidos a contratos sino a planes.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 80. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN. APARTADOS 16**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 16 del artículo 80, que se reenumera como 13, que queda con el siguiente texto:

“Artículo 80. Régimen de prestación.

...

13. Las cantidades recaudadas con la tarifa fija contribuirán a la financiación de los costes de prestación del servicio y a promover las mejores prácticas ambientales desincentivando el vertido de desechos al mar. A estos efectos, y a partir de un volumen mínimo de desechos descargados, la Autoridad Portuaria podrá establecer bonificaciones a la tarifa fija por cada metro cúbico de desecho que se acredite haber descargado, previo informe vinculante de Puertos del Estado y siempre que dichas bonificaciones se incorporen a la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria, en un marco de competencia leal entre puertos.

... “.

**JUSTIFICACIÓN**

Se incorpora la posibilidad de que la Autoridad Portuaria pueda hacer bonificaciones a la tarifa fija en función del volumen de desechos entregados, para incentivar la entrega de desechos y mantener en cierta medida la bonificación equivalente existente en la legislación vigente.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 80. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN. APARTADOS 17**

**DE SUPRESIÓN**

Se suprime el apartado 17 del artículo 80.

“Artículo 80. Régimen de prestación.

...

~~14. Asimismo para los desechos generados por buques, regulados por el Anexo IV (líquidos) y VI (residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape) del Convenio MARPOL 73/78, los buques abonarán directamente a la empresa prestadora las tarifas aprobadas por la Autoridad Portuaria que correspondan al coste del servicio efectivamente recibido.~~

... “.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. El contenido de este apartado se ha incluido en la enmienda del apartado 8.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**NUEVOS ARTÍCULOS 81, 82 Y 83, INCLUIDOS EN UNA NUEVA SECCIÓN DENOMINADA SERVICIOS PORTUARIOS EN RÉGIMEN DE AUTOPRESTACIÓN E INTEGRACIÓN DE SERVICIOS**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de nuevos artículo 81, 82, 83 y 84 dirigidos a la regulación de los servicios portuarios en régimen de autoprestación e integración de servicios, quedando como sigue:

**“SECCION 6ª SERVICIOS PORTUARIOS EN REGIMEN DE AUTOPRESTACION E INTEGRACION DE SERVICIOS”**

“Artículo 81. Concepto de autoprestación

1. A los efectos de esta Ley se considera autoprestación cuando el concesionario o el titular de una terminal de pasajeros o de mercancías dedicada al uso particular se presta a sí mismo los servicios al pasaje o de manipulación de mercancías, respectivamente, con personal y material propio, sin que se celebre ningún tipo de contrato con terceros a efectos de tal prestación.

También se considerará autoprestación cuando una compañía naviera se presta a sí misma uno o varios servicios portuarios con personal propio embarcado y material propio, sin que se celebre ningún tipo de contrato con terceros a efectos de tal prestación. En el caso de servicios de transporte

marítimo de corta distancia regulares y de las autopistas del mar realizados con buques ro-ro puros, ro-pax, con-ro y ferries se podrán prestar a sí mismo los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías utilizando también personal propio en tierra. En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarboleden el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorandum de París o, independientemente de su pabellón, que estén considerados como de alto o muy alto riesgo por el nuevo régimen de inspección.

2. El personal de la empresa autorizada para la autoprestación deberá cumplir los requisitos de cualificación exigidos al personal de las empresas prestadoras de servicios portuarios, salvo cuando se trate de personal del buque embarcado.”

## Artículo 82. Concepto de integración de servicios

1. A los efectos de esta Ley se considera que existe integración de servicios cuando el concesionario o el titular de una autorización de una terminal de pasajeros o de mercancías dedicadas al uso particular puede prestar a los buques que operan en la misma uno o varios servicios técnico-náuticos, con medios propios, sin celebrar contrato con terceros cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios. En este supuesto, el naviero que opere en este tipo de terminales podrá elegir entre los servicios portuarios integrados y los abiertos al uso general.
2. Cuando en terminales dedicadas al uso particular con autorización para la integración de servicios la Autoridad Portuaria imponga la manipulación de mercancías ajenas, la operación de buques de terceros o la prestación de servicios al pasaje transportado en buques de terceros, los servicios

técnico-náuticos a estos tráficos deberán ser prestados por las empresas con licencia de servicios portuarios abiertos al uso general.

#### Artículo 83. Requisitos y procedimiento de otorgamiento de las licencias de autoprestación y de integración de servicios

1. La prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación y de integración de servicios serán autorizados por la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de la Administración Marítima en lo que se refiere a la seguridad marítima, que deberá emitirse en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación correspondiente, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.
2. Para el servicio de practicaje no se podrá autorizar el régimen de autoprestación, sin perjuicio de la posibilidad de obtención de exenciones de practicaje, conforme a lo previsto en el artículo 75. A su vez, no se podrá autorizar el régimen de integración de servicios, salvo en los supuestos de puertos, atracaderos particulares o terminales en régimen de concesión situados fuera de los límites geográficos de prestación del servicio portuario de practicaje, así como en aquellas otras situaciones excepcionales de análogas características a las anteriores.
3. Las licencias que autoricen la prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación o de integración de servicios deberán ajustarse a las prescripciones particulares de los servicios, excluyendo del contenido de dichas licencias las cláusulas a las que se refiere el artículo 65, con las condiciones establecidas en el mismo y con las que, en su caso, haya determinado la Administración Marítima en el informe emitido.

Entre los requisitos técnicos para la prestación de los servicios portuarios en este régimen no se podrá exigir un número mayor de medios humanos y materiales que los correspondientes a las operaciones unitarias previstas en la terminal, tanto las más simples como las más complejas, en las mismas condiciones de seguridad y calidad que se exigen para el resto de los prestadores.

4. Las licencias para la prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación o de integración de servicios podrán solicitarse en cualquier momento y se otorgarán como máximo por el plazo previsto en el artículo 63, pudiendo ser renovadas conforme lo indicado en dicho artículo. Estas licencias únicamente podrán ser denegadas por alguna de las razones previstas en el artículo 60 para limitar el número de prestadores.

#### Artículo 84. Compensaciones económicas

1. En las licencias de autoprestación y en las de integración de servicios se establecerá la compensación económica que, en su caso, los titulares deberán abonar como contribución para que las obligaciones de servicio público que recaen sobre los titulares de licencias abiertas al uso general puedan ser atendidas, en particular las de mantener cobertura universal, la regularidad y la continuidad de los servicios.
2. El valor de dicha compensación se establecerá para cada licencia de conformidad con los criterios objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios establecidos al efecto en las prescripciones particulares de los servicios, entre los que se considerará el porcentaje que representa sobre el total de actividad de cada servicio portuario la realizada por el titular de una licencia de autoprestación o integración de servicios, en el ámbito geográfico afectado por las prescripciones particulares del servicio que sean de aplicación.

3. La compensación anual será facturada por la Autoridad Portuaria a los titulares de licencias de autoprestación e integración de servicios, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares de los servicios, distribuyéndose entre los prestadores de los servicios abiertos al uso general con arreglo a los criterios previstos en las referidas prescripciones particulares.”

### **JUSTIFICACIÓN**

Se introduce la posibilidad de licencias de autoprestación y de integración de servicios ya contempladas en la legislación vigente como incentivo para la existencia de competencia en la prestación de servicios en la línea de las directrices de la CNC, así como su regulación.

La regulación de la autoprestación y la integración de servicios se ordenan en una Sección 6ª, ya que no puede integrarse en la Sección 5ª al regular el servicio de recepción de desechos.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**SECCIÓN 6º. SERVICIO DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA. ARTÍCULO 81. CONCEPTO Y REGULACIÓN. APARTADO 1. NUEVO PÁRRAFO.**

**DE ADICIÓN**

La Sección 6º. Servicio de Señalización Marítima se convierte en CAPITULO IV, dado que dicho servicio no puede estar englobado en el CAPITULO III al no ser servicio portuario, además se añade un nuevo párrafo tras el primer párrafo del apartado 1 del artículo 81, el cual se reenumera como 85 con el siguiente texto:

**“CAPITULO IV**

**Del servicio de Señalización Marítima**

Artículo 85. Concepto y regulación.

1. El servicio de señalización marítima...

La prestación de este servicio corresponde a cada Autoridad Portuaria en la zona geográfica que tenga asignada a estos efectos.

... “.

## **JUSTIFICACIÓN**

Se redenomina la sección ya que este servicio no es un servicio portuario y se reenumera el artículo en coherencia con otras enmiendas de adición propuestas.

Para aclarar el concepto, se indica como referencia la zona geográfica que corresponda a cada organismo portuario.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 81. CONCEPTO Y REGULACIÓN. APARTADO 1.c)**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 1.c del artículo 81 (reenumerado como 85), quedando como sigue:

“Artículo 85. Concepto y regulación.

1. El servicio de señalización marítima...

...

c) La instalación y mantenimiento del balizamiento de instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino, susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación.

... “.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se amplía el listado de instalaciones excluidas del servicio a cualquiera en concesión que pueda suponer un obstáculo a la navegación (no solamente las relacionadas con cultivos marinos y emisarios submarinos).

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 81. CONCEPTO Y REGULACIÓN. APARTADO 1. NUEVO EPÍGRAFE g)**

**DE ADICIÓN**

Se añade un epígrafe al final del apartado 1 del artículo 81 (reenumerado como 85), con el siguiente texto:

“Artículo 85. Concepto y regulación.

1. El servicio de señalización marítima...

...

g) Los dispositivos necesarios para señalar la aproximación, el acceso y la navegación por el interior de los puertos de titularidad estatal.

... “.

**JUSTIFICACIÓN**

Se amplía el listado de instalaciones excluidas del servicio a los dispositivos destinados a señalar las aguas de acceso e interiores del puerto, por corresponder este tipo de dispositivos con la navegación portuaria, sujeta a la tasa del buque, separada de la navegación oceánica-costera, objeto de este artículo y sujeto a la tasa de ayudas a la navegación.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 81. CONCEPTO Y REGULACIÓN. APARTADO 2.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 2 del artículo 81 (reenumerado como 85), quedando del siguiente tenor:

“Artículo 85. Concepto y regulación.

...

2. Corresponde a la Puertos del Estado determinar la procedencia o no del balizamiento, estableciendo sus características técnicas y ubicación, previo dictamen de la Comisión de Faros, sin perjuicio del órgano o entidad competente para su instalación y mantenimiento. Por razones de seguridad o urgencia, Puertos del Estado podrá autorizar balizamientos provisionales, sin perjuicio de los que definitivamente sean aprobados. La composición y funciones de la Comisión de Faros serán determinadas por el Ministerio de Fomento.

... “.

**JUSTIFICACIÓN**

Debe ser Puertos del Estado, y no la Comisión de Faros, quien determine si procede o no un balizamiento y establecer sus características técnicas y ubicación.

La Comisión de Faros figura en el artículo 25 de la Ley 27/1992, modificada por Ley 62/1997, en las competencias asignadas a Puertos del Estado,

atribuyéndose a esta Comisión, exclusivamente, la coordinación en materia de señalización marítima. Por ello y teniendo en cuenta la trayectoria de más de 150 años de esta Comisión y la necesidad de una tramitación ágil y práctica, se considera que el informe de la Comisión de Faros no debe de ser vinculante, así como que esta Comisión tenga que intervenir en todas y cada una de las consultas y asuntos ordinarios que se reciban en Puertos del Estado en relación con cualquier solicitud de balizamiento. Actualmente, la estructura y funciones de la Comisión de Faros están reguladas por OM de 27 de febrero de 1996. Por otra parte, por razones de seguridad, no debe eliminarse la previsión que existe en la legislación actual de que Puertos del Estado pueda autorizar balizamientos provisionales.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 81. CONCEPTO Y REGULACIÓN. APARTADO 3.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 3 del artículo 81 (reenumerado como 85), quedando del siguiente tenor:

“Artículo 85. Concepto y regulación.

...

3. En los supuestos previstos en los párrafos a), b), c), d) y e) del apartado 1, el proyecto de ejecución, la instalación y el mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima deberán ser ejecutados a su costa por la Comunidad Autónoma o Administración correspondiente, o por el concesionario o autorizado, por el titular, promotor o responsable de la instalación, o por el causante del obstáculo artificial, según proceda, de conformidad con la normativa y características técnicas y ubicación de los dispositivos que hayan sido aprobados por Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros.

... “.

**JUSTIFICACIÓN**

Debe ser Puertos del Estado, y no la Comisión de Faros, quien determine las características técnicas y ubicación de los balizamientos. En línea con la enmienda anterior, la Comisión de Faros es un órgano consultivo que deberá emitir un informe con carácter previo al dictamen de Puertos del Estado.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 81. CONCEPTO Y REGULACIÓN. APARTADO 4.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se añade en el apartado 4 del artículo 81 (reenumerado como 85), el siguiente listado de funciones específicas correspondientes a las Autoridades Portuarias en lo relativo a la señalización marítima:

“Artículo 85. Concepto y regulación.

...

4. A las Autoridades Portuarias, como parte del servicio de señalización marítima, se les asignan las siguientes funciones:

a) Aprobar los proyectos de ejecución o modificación de los dispositivos de señalización marítima cuya instalación y mantenimiento corresponda a la Autoridad Portuaria.

b) Garantizar el efectivo cumplimiento de los balizamientos establecidos por Puertos del Estado, de forma que, en el supuesto de que los responsables de su instalación y mantenimiento no los ejecuten en el plazo establecido, será ejecutado por la Autoridad Portuaria a costa de aquéllos.

c) Informar, con carácter vinculante, los proyectos de ejecución de nuevos dispositivos o modificación de los existentes, cuya instalación y mantenimiento corresponda a terceros.

d) Inspeccionar las ayudas a la navegación marítima cuya instalación y mantenimiento corresponde a terceros y, en su caso, a costa de éstos, la adopción de las medidas conducentes al restablecimiento del servicio, incluidas las derivadas del ejercicio de la potestad sancionadora, cuando proceda.

... “.

## **JUSTIFICACIÓN**

Se propone desarrollar el papel que las Autoridades Portuarias deben tener en la prestación del servicio de señalización marítima, a fin de dotar de mayor seguridad jurídica a este ámbito competencial.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 81. CONCEPTO Y REGULACIÓN. APARTADO 5.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 5 del artículo 81 (reenumerado como 85), quedando como sigue:

“Artículo 85. Concepto y regulación.

...

5. Los responsables de la instalación y mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima tienen la obligación de comunicar tanto la puesta en servicio de nuevas señales, como las incidencias que se produzcan al Servicio Nacional de Coordinación de Radioavisos Náuticos Locales y Costeros, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima u órgano competente, a los efectos de su difusión a navegantes, cuando proceda. Asimismo se deberá comunicar a Puertos del Estado. Las ayudas a la navegación a las que se refiere el apartado 1 son una información adicional a la suministrada por las cartas náuticas y, en su caso, por los avisos a navegantes, que deben ser interpretadas conjuntamente con dichos documentos náuticos.

... “.

**JUSTIFICACIÓN**

Es necesario actualizar el Organismo al que se deben remitir las comunicaciones de incidencias, hoy día Servicio Nacional de Coordinación de Radioavisos Náuticos Locales y Costeros, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. No obstante, se mantiene una referencia al organismo

“competente”, por si producen cambios en el futuro. Se elimina la alusión a la prevalencia de las Cartas Náuticas respecto de las señales marítimas, para indicar que son complementarias, y no opuestas, dado que en muchas ocasiones las señales marítimas marcan obstáculos que aún no han sido cartografiados.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 81. CONCEPTO Y REGULACIÓN. APARTADO 6.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 6 del artículo 81 (reenumerado como 85), quedando como sigue:

“Artículo 85. Concepto y regulación.

...

6. Previamente a la aprobación de nuevos polígonos de cultivos marinos o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino, susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación, la Comunidad Autónoma o Administración competente deberá remitir el proyecto que incluya la delimitación de los mismos a Puertos del Estado, a fin de que, en el plazo máximo de dos meses, determine las características técnicas y ubicación de su balizamiento, debiendo garantizarse por la Comunidad Autónoma o Administración competente la instalación y mantenimiento de dicho balizamiento.

... “.

**JUSTIFICACIÓN**

Se amplía el alcance del apartado 6 a fin de que no se limite solo a polígonos de acuicultura, y se extienda a cualquier otro tipo de instalación (incluyendo las aisladas y las que correspondan a otro tipo de actividad), tales como los emisarios submarinos y los parques de elementos generadores de energía.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 81. CONCEPTO Y REGULACIÓN. APARTADO 7.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 7 del artículo 81 (reenumerado como 85), quedando como sigue:

“Artículo 85. Concepto y regulación.

...

7. Para la protección del servicio que prestan, garantizando su adecuada identificación y uso, el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, oída la Comisión de Faros, podrá establecer las servidumbres necesarias para garantizar la eficacia de las señales y de la prestación del servicio.

Previamente, la Autoridad Portuaria correspondiente remitirá a Puertos del Estado la memoria técnica solicitando dichas servidumbres, las cuales se limitarán a garantizar el acceso a las ayudas y su efectividad. En el caso de las ayudas visuales, las servidumbres podrán referirse a la protección del cono de luz, sus colores, su cadencia y su ritmo, así como a la iluminación del fondo.

Las servidumbres de protección de las ayudas radioeléctricas no podrán suponer limitaciones superiores a las establecidas en la normativa vigente en materia de telecomunicaciones en cuanto a la protección del espacio radioeléctrico.

... “.

## **JUSTIFICACIÓN**

Se considera más adecuado que la propuesta de servidumbres al Ministerio de Fomento se efectúe por Puertos del Estado, en lugar de que se haga cargo de ella la Comisión de Faros, sin que ello presuponga la exclusión de esta Comisión de la tramitación correspondiente. Para realizar la propuesta, debe producirse una solicitud de la Autoridad Portuaria que tenga adscrita la señal correspondiente, acompañada de una memoria técnica sobre el asunto.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**CAPITULO III. SERVICIOS COMERCIALES ARTÍCULO 82. DEFINICIÓN Y RÉGIMEN DE APLICACIÓN.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se reenumera el Capítulo III como Capítulo IV y el artículo 82 como artículo 86, quedando como sigue:

**“CAPITULO V**

**De los servicios comerciales”**

“Artículo 86. Definición y régimen de aplicación.

... “

**JUSTIFICACIÓN**

Cambio de numeración en consonancia con otras enmiendas de adición propuestas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 82. DEFINICIÓN Y RÉGIMEN DE APLICACIÓN. APARTADO 2.**

**DE SUPRESIÓN**

Se suprime el apartado 2 del artículo 82 (reenumerado como 86) y se reenumera el apartado 3, en consecuencia, pasando a ser el nuevo apartado 2, quedando como sigue:

“Artículo 86. Definición y régimen de aplicación.

1. A los efectos previstos en esta ley, son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.

2. El desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios en el dominio público portuario se someterá al régimen jurídico previsto en esta ley para los servicios comerciales.”

**JUSTIFICACIÓN**

Se pasa el apartado 2 al siguiente artículo, por coherencia con el contenido de éste.

## **Artículo**

### **ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

### **ARTÍCULO 83. PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMERCIALES Y OTRAS ACTIVIDADES**

#### **DE MODIFICACIÓN**

Se reenumera el artículo 83 como 87, y se cambia su denominación, quedando como sigue:

“Artículo 87. Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades

... “

#### **JUSTIFICACIÓN**

El cambio de numeración y de denominación del artículo se basa en mantener la debida coherencia con otros artículos del presente proyecto de Ley y en las enmiendas de adición propuestas al mismo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 83. PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMERCIALES Y OTRAS ACTIVIDADES. NUEVO APARTADO 1.**

**DE ADICIÓN**

Se añade al artículo 83 (reenumerado como 87) un nuevo apartado 1 con el siguiente contenido:

“Artículo 87. Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades

1. Los servicios comerciales se prestarán en régimen de concurrencia.

Los organismos públicos portuarios adoptarán medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de los mismos.

... “

**JUSTIFICACIÓN**

Se pasa el apartado 2 del artículo 82 (reenumerado como 88) al artículo 83 (reenumerado como 89), por coherencia con el contenido de éste.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 83. PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMERCIALES Y OTRAS ACTIVIDADES. APARTADO 1.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 1 del artículo 83 (pasando a ser el apartado 2 del artículo 87), quedando como sigue:

“Artículo 87. Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades

...

2. La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios por terceros requerirá la obtención de autorización de la Autoridad Portuaria. El plazo de vigencia de dicha autorización será el que se determine en el título correspondiente. Si la prestación del servicio comercial estuviera vinculada a la ocupación privativa del dominio público portuario, el plazo deberá ser el mismo que el autorizado para la ocupación demanial.

Asimismo, la prestación de los mismos, deberá ajustarse a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, en su caso, así como a las demás disposiciones normativas que sean de aplicación.

... “.

**JUSTIFICACIÓN**

Se establece que el otorgamiento de la autorización para la prestación de servicios comerciales u otras actividades corresponde a la Autoridad Portuaria.

Se elimina la alusión a los Pliegos de Condiciones Generales de Puertos del Estado al considerarse que era un error del Proyecto de Ley, el cual los había eliminado ex profeso.

En el caso de que la actividad comercial estuviera vinculada a la ocupación del dominio publico, el plazo de la autorización y la concesión deben ser los mismos.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 83. PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMERCIALES Y OTRAS ACTIVIDADES. APARTADOS 2 Y 3.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se reenumeran los apartados 2 y 3 del artículo 83 (pasando a ser los apartados 3 y 4, respectivamente del artículo 87), quedando como sigue:

“Artículo 87. Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades

...

3. Cuando el desarrollo de una actividad o de un servicio requiera la ocupación de bienes de dominio público portuario, se tramitará un solo expediente otorgándose un único título administrativo en el que por el mismo plazo se autorice la actividad y la ocupación del dominio público portuario.

4. El plazo máximo para notificar la resolución del expediente de otorgamiento de la autorización será de tres meses. Ésta se entenderá otorgada si transcurre el citado plazo sin que haya recaído resolución expresa, salvo que se requiera la ocupación privativa de bienes del dominio público portuario.

... “.

**JUSTIFICACIÓN**

Cambio de numeración en consonancia con otras enmiendas de adición propuestas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 83. PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMERCIALES Y OTRAS ACTIVIDADES. NUEVO APARTADO.**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo apartado al artículo 83 (pasando a ser el apartado 5 del artículo 87), con el siguiente contenido:

“Artículo 87. Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades

...

5. Los títulos habilitantes para la prestación de servicios comerciales deberán incluir, al menos, los siguientes contenidos:

a) Objeto del servicio o de la actividad

b) Plazo de otorgamiento

c) Garantías que deban constituirse, incluidas las necesarias para cubrir posibles riesgos medioambientales.

d) Condiciones y medios para garantizar la seguridad y calidad ambiental del servicio o actividad, así como su compatibilidad con el funcionamiento operativo del puerto.

e) Tasa de actividad que corresponda

... “.

**JUSTIFICACIÓN**

Al objeto de guardar una mínima homogeneidad, se establecen los contenidos mínimos de los títulos habilitantes para la prestación de servicios comerciales.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 83. PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMERCIALES Y OTRAS ACTIVIDADES. NUEVO APARTADO.**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo apartado al artículo 83 (pasando a ser el apartado 6 del artículo 87), con el siguiente contenido:

“Artículo 87. Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades

...

6. Las autorizaciones podrán extinguirse por alguna de las siguientes causas:

- a) Transcurso del plazo previsto en la autorización
- b) Revocación por incumplimiento de las condiciones establecidas en el título habilitante
- c) Por las demás causas previstas, en su caso, en las condiciones particulares establecidas por la Autoridad Portuaria.

... “.

**JUSTIFICACIÓN**

Por seguridad jurídica, conviene aclarar las causas de extinción de las autorizaciones para la prestación de servicios comerciales.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 84. SERVICIOS COMERCIALES PRESTADOS POR LAS AUTORIDADES PORTUARIAS.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se cambia la numeración del artículo pasando de ser el 84 a ser el artículo 88:

“Artículo 88. Servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Cambio de numeración en consonancia con otras enmiendas de adición propuestas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 85. ENTREGA, RECEPCIÓN Y OTROS TRASLADOS DE MERCANCÍAS.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se cambia la numeración del artículo pasando de ser el artículo 85 a ser el artículo 89. Además se cambia su denominación, quedando como sigue:

“Artículo 89. Entrega, recepción y otras operaciones de manipulación de mercancías.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Cambio de numeración en consonancia con otras enmiendas de adición propuestas. Además, se cambia la denominación del artículo por razones técnicas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO SEGUNDO. MODIFICACIÓN DEL TÍTULO III DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**ARTÍCULO 85. ENTREGA, RECEPCIÓN Y OTROS TRASLADOS DE MERCANCÍAS. APARTADO 1.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 1 del artículo 85 (reenumerado como artículo 89), quedando como sigue:

“Artículo 89. Entrega, recepción y otras operaciones de manipulación de mercancías.

1. Las operaciones de entrega y recepción de la mercancía, depósito, remoción y traslado de cualquier tipo, así como cualesquiera otras que no estén incluidas en el Servicio de manipulación de Mercancías, tal como se define en el artículo 79, tendrán la consideración de servicios comerciales, y para su ejercicio será preciso contar con la oportuna autorización de la Autoridad Portuaria.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se aclara que es la Autoridad Portuaria quien otorga la autorización.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO CUARTO. ADICIÓN DEL TÍTULO V A LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**NUEVOS ARTÍCULOS 133 A 148**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo Artículo al Proyecto de Ley, con la denominación de Artículo Cuarto, con el siguiente contenido:

**“Artículo cuarto. Adición del Título V a la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.**

Se añade un Título V a la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, con la siguiente redacción:

**TÍTULO V**

**Régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio  
portuario de manipulación de mercancías**

**CAPÍTULO I**

**De las Sociedades de Gestión de la puesta a disposición de trabajadores**

### Artículo 133. Modelo de gestión de la puesta a disposición de trabajadores portuarios

1. En los puertos de interés general podrá constituirse una sociedad anónima mercantil privada que tendrá por objeto social la gestión de la puesta a disposición de sus accionistas de los trabajadores, por ella contratados, que éstos demanden para el desarrollo de las actividades y tareas del servicio portuario de manipulación de mercancías que no puedan realizarse con personal propio de su plantilla, como consecuencia de la irregularidad de la mano de obra necesaria para la realización de las actividades incluidas en dicho servicio portuario. Además podrá poner a disposición de los accionistas, trabajadores para desarrollar actividades comerciales sujetas a autorización en la zona de servicio de los puertos, siempre que dichos socios estén debidamente autorizados para realizarlas.

2. Dicha sociedad se registrará por lo dispuesto en esta Ley y supletoriamente por el Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de Sociedades Anónimas y, en su caso, por la legislación que lo modifique o sustituya.

3. La denominación de cada Sociedad será la que se establezca en los estatutos de la misma, debiendo figurar en ella la expresión “Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios” o las siglas SAGEP, que serán exclusivas de esta clase de sociedades.

### Artículo 134. Capital Social y su distribución

1. Todas las empresas que deseen prestar el servicio portuario de manipulación de mercancías y obtengan la correspondiente licencia deberán, en su caso, integrarse como partícipes en el capital de la Sociedad Anónima

de Gestión de Estibadores Portuarios. Se exceptúan de esta exigencia los siguientes casos:

- a) Las empresas con licencia para autoprestación.
- b) Las empresas con licencia para el servicio portuario de manipulación de mercancías, cuando el porcentaje de la actividad prestada por trabajadores en plantilla supere, en cómputo interanual, el 70 % de la actividad asociada al servicio de manipulación, mientras se mantenga este porcentaje.

En estos casos, la exención deberá ser solicitada por escrito a la Autoridad Portuaria, aportando los justificantes del cumplimiento del requisito exigido.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria otorgará la exención una vez haya verificado la documentación aportada y el cumplimiento de las condiciones adicionales exigidas para los contratos en régimen laboral común en el Capítulo II del Título V. A su vez retirará la exención cuando se incumpla alguna de las condiciones necesarias para su otorgamiento.

2. El capital social inicial de la SAGEP se fijará en los Estatutos de la Sociedad que se aprueben en el momento de su constitución, distribuyéndose entre los titulares de licencias de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías en vigor en ese momento en el puerto, que no estén exentos de participación en la citada sociedad mercantil de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo, de acuerdo con los siguientes criterios:

1º) El 50 por ciento del capital se distribuirá proporcionalmente entre el número de titulares de licencias de prestación del servicio de manipulación de mercancías.

2º) El restante 50 por ciento se distribuirá entre dichos titulares en función del grado de utilización temporal de la plantilla, medido en volumen de facturación.

3. La distribución del capital social se revisará en los plazos y términos que establezcan los Estatutos de la Sociedad, con el objeto de reajustar periódicamente la composición accionarial a los anteriores criterios. En cualquier caso, se revisará automáticamente cuando se deba producir el ingreso o separación de un accionista de acuerdo con lo previsto en esta Ley. En el caso de incorporación de nuevos accionistas, el 2º criterio se aplicará considerando las estimaciones razonables de los nuevos accionistas sobre sus necesidades de trabajadores de la sociedad durante el primer año de pertenencia a la misma.

En esos casos, la nueva participación de los accionistas en el capital de la Sociedad será fijada por el Consejo de Administración de la SAGEP en un plazo máximo de 15 días desde que la Autoridad Portuaria comunique a la Sociedad la obtención de la correspondiente licencia, la pérdida de la misma o certifique que su titular está sujeto a alguna de las causas de exención de participación en la SAGEP o que deja de estarlo. Si el Consejo de Administración de la Sociedad no adoptara acuerdo alguno en el citado plazo, la persona física o jurídica con derecho y deber de ser miembro de la SAGEP, además de los derechos que legalmente le correspondan, podrá solicitar y obtener la puesta a disposición de trabajadores que necesite.

4. Los reajustes en la composición accionarial conllevarán para los accionistas el derecho a la liquidación y la obligación de adquisición de las participaciones sociales que correspondan como consecuencia del reajuste efectuado.

5. En ningún caso, podrán ser accionistas de la SAGEP quienes no tengan en vigor una licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, ni separarse de la Sociedad ningún titular de una licencia de

prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, salvo las exenciones previstas en el apartado 1 de este artículo.

6. La SAGEP no podrá poseer directa o indirectamente participación en ningún tipo de sociedad.

#### Artículo 135. Órgano de gobierno

1. La Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios se regirá por un Consejo de Administración. Los Estatutos de la Sociedad determinarán la composición de dicho órgano. Dichos Estatutos recogerán que un representante designado por la Autoridad Portuaria, en la que la SAGEP desarrolle su actividad, forme parte del Consejo de Administración en calidad de consejero independiente.

#### Artículo 136. Impugnación de acuerdos

1. Podrán ser impugnados los acuerdos de la Junta General de Accionistas o del órgano de gobierno de la SAGEP que sean contrarios a la Ley, atenten contra la libre competencia, se opongan a los Estatutos o lesionen en beneficio de uno o varios accionistas, o de terceros, los intereses de la Sociedad.

2. Serán nulos los acuerdos contrarios a la Ley. Los demás acuerdos serán anulables. La acción de impugnación de los acuerdos nulos o anulables deberá ejercitarse dentro del plazo de caducidad fijado en la Ley de Sociedades Anónimas.

3. Estarán legitimados para la impugnación de los acuerdos nulos o anulables todos los accionistas, los miembros de su órgano de gobierno, la

Autoridad Portuaria en que la SAGEP ejerza su actividad y cualquier tercero que acredite interés legítimo.

4. Los acuerdos que resulten gravemente dañosos para el interés general del puerto o para los usuarios del mismo, que lesionen a algún accionista o que perjudiquen a la libre competencia entre los prestadores del servicio portuario de manipulación de mercancías, a juicio de la Autoridad Portuaria, podrán ser suspendidos preventivamente por su Presidente, por iniciativa de éste, del miembro del Consejo de Administración en representación de la Autoridad Portuaria o a instancias de un accionista, debiendo proceder, en el plazo máximo de 20 días a contar desde la adopción de tal medida, a la impugnación del acuerdo suspendido, con expresa solicitud de ratificación de la medida cautelar adoptada. Si no se procediera a la impugnación del acuerdo en el plazo señalado, el acuerdo de suspensión quedará sin efecto. El acuerdo de suspensión producirá efectos desde la fecha en que se adopte y hasta que el órgano jurisdiccional civil se pronuncie sobre la procedencia de la medida cautelar adoptada. Caso de no procederse a la impugnación en el plazo señalado, el acuerdo de suspensión quedará igualmente sin efectos. Para la impugnación de los acuerdos sociales se seguirán los trámites previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

#### Artículo 137. Régimen económico

1. El importe total de las facturas a abonar por los accionistas a la SAGEP por la utilización de los trabajadores contratados por esta última deberá ser el suficiente para mantener el equilibrio económico de la sociedad.

2. El precio unitario de los servicios de puesta a disposición de trabajadores se fijará por el órgano de gobierno de la Sociedad de forma que se cumpla el objetivo de equilibrio presupuestario anual.

3. En el caso de que alguno de los accionistas no hiciera frente al pago de las facturas que le correspondan en el plazo señalado al respecto por el órgano de gobierno, éste podrá:

1º) Reclamar por vía ordinaria el cumplimiento de esta obligación, con abono del interés legal y de los daños y perjuicios causados por morosidad.

2º) Suspender la puesta a disposición del accionista moroso de trabajadores de la SAGEP hasta que se encuentre al corriente de las facturas emitidas más los intereses y gastos devengados. Ello no habilitará al accionista moroso para poder realizar las actividades del servicio portuario de manipulación de mercancías con cualquier otro personal que sea ajeno a la propia plantilla del socio moroso.

3º) En caso de incumplimiento reiterado podrá, además, solicitar de la Autoridad Portuaria la extinción de la licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías por incumplimiento del titular de sus obligaciones con la SAGEP.

#### Artículo 138. Garantías

Los accionistas de la SAGEP responderán de la totalidad de los pasivos y obligaciones de la sociedad, personal y mancomunadamente entre sí, en proporción a su participación en el capital social.

#### Artículo 139. Obligación de aportación de información

1. La SAGEP deberá aportar a la Autoridad Portuaria del puerto en el que ejerza su actividad la información que ésta precise para el cumplimiento de sus fines y le sea requerida al efecto y, en particular, la evolución del personal contratado en relación laboral especial, la relación de trabajadores puestos a disposición, los contratos en relación laboral común realizados por los titulares de las licencias con personal de la SAGEP, las ofertas nominadas o innominadas realizadas por los titulares de licencias a trabajadores de la SAGEP y sus resultados, así como cualquier otra petición interesada por el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

### **CAPITULO II**

#### **Del régimen laboral aplicable a los trabajadores del servicio portuario de manipulación de mercancías**

#### Artículo 140. Tipos de relaciones laborales

1. La relación laboral de los trabajadores que desarrollan su actividad en el servicio portuario de manipulación de mercancías podrá establecerse tanto con las sociedades anónimas de gestión de los estibadores portuarios (SAGEP), en relación laboral especial contemplada en el artículo 2.1.h) del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo), como directamente con las empresas titulares de licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías, en relación laboral común.

2. Quedan fuera del ámbito de esta relación especial las relaciones laborales establecidas entre la SAGEP y el personal contratado por ellas para realizar

actividades que no integren el contenido del servicio portuario de manipulación de mercancías.

#### Artículo 141. Régimen laboral común

1. Los titulares de licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías pertenecientes a la SAGEP que deseen contratar trabajadores en régimen laboral común para el desarrollo de las actividades y tareas del servicio portuario de manipulación de mercancías, deberán realizarlo prioritariamente a través de ofertas nominativas o innominadas a los trabajadores de la SAGEP. De no existir en la SAGEP el personal portuario adecuado o en número suficiente o de que, en caso de existir, se rechacen las ofertas recibidas, las contrataciones necesarias podrán realizarse libremente por las empresas prestatarias del servicio entre trabajadores con la cualificación exigida en el Capítulo III de este Título.

2. Cuando un trabajador procedente de la SAGEP establezca un contrato con el titular de una licencia del servicio portuario de manipulación de mercancías en relación laboral común, incluidos los titulares de licencia exentos de participar como accionistas en la SAGEP, la relación laboral con la SAGEP quedará suspendida, teniendo el trabajador la opción de reanudar esta relación especial de origen si se extingue la relación laboral común. La opción de reanudación de la relación laboral especial no existirá en los supuestos de extinción de la relación laboral común por dimisión del trabajador, por despido disciplinario declarado procedente o por mutuo acuerdo entre el trabajador y el empresario.

3. Serán nulos los pactos que prohíban o tengan como consecuencia impedir la celebración de un contrato de trabajo en relación laboral común entre un trabajador y un titular del servicio portuario de manipulación de mercancías.

4. El número mínimo de trabajadores en régimen laboral común que deben tener contratados las empresas titulares de una licencia para el servicio portuario de manipulación de mercancías quedará determinado en la correspondiente licencia, de acuerdo con lo previsto al respecto en los pliegos reguladores del servicio. En todo caso, deberá cubrir, al menos, el 25 % de la actividad de la empresa, en cómputo interanual, en el ámbito de este servicio. No obstante lo anterior, la Autoridad Portuaria podrá incluir en los pliegos reguladores del servicio, previo informe vinculante de Puertos del Estado, causas regladas objetivas de excepción total o parcial de este requisito en razón de las características, frecuencia y estacionalidad de los tráficos que opere la empresa.

#### Artículo 142. Régimen laboral especial

1. La contratación de trabajadores por la SAGEP en régimen laboral especial se acordará por su órgano de gobierno de acuerdo con sus Estatutos. El contrato de trabajo en el ámbito de la relación laboral especial sólo podrá concertarse por tiempo indefinido.

2. La asignación de los trabajadores en régimen laboral especial que demanden las empresas accionistas se realizará mediante el sistema de rotación.

3. La duración mínima de la puesta a disposición de una empresa usuaria de un trabajador de la SAGEP en relación laboral especial será de una jornada laboral. La duración máxima de la puesta a disposición de forma continuada en turnos de trabajo alternos será el número de jornadas de trabajo coincidentes con el servicio de un mismo buque. En el caso de actividades complementarias la duración máxima será de una jornada laboral. Si a la finalización de dichos

plazos, el trabajador continuara prestando servicios en la empresa usuaria, se le considerará vinculado a la misma por un contrato indefinido en relación laboral común.

4. La relación laboral especial se extinguirá, además de por las causas previstas en el artículo 49 del texto refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por voluntad de la SAGEP cuando el trabajador rechazase reiteradas ofertas de empleo adecuadas a su categoría profesional provenientes de empresas titulares de una licencia del servicio portuario de manipulación de mercancías que desearan establecer con él una relación laboral común. Para considerar como adecuada una oferta de empleo, la misma deberá garantizar unos ingresos en cómputo anual y en condiciones homogéneas, al menos iguales a los que el trabajador percibiría de seguir vinculado a la SAGEP. Se considerará que el rechazo de la oferta es reiterado cuando se produzca habiendo transcurrido menos de dos años desde el rechazo anterior.

5. Cuando por cualquier causa, incluyendo no haber trabajadores disponibles en el momento en que un buque esté listo para recibir el servicio, la SAGEP no pudiese proporcionar los trabajadores demandados por los accionistas para su puesta a disposición temporal de los mismos y no concurrieran las condiciones previstas en sus Estatutos para incrementar el número de trabajadores contratados por la SAGEP, las empresas usuarias podrán contratar directamente, sin que exceda de un turno de trabajo, a los trabajadores que reúnan la cualificación exigida en esta Ley.

6. Los titulares de licencias del servicio de manipulación de mercancías que estén exentos de su participación en la SAGEP conforme a lo previsto en esta Ley no podrán solicitar la puesta a disposición temporal de trabajadores de la SAGEP.

7. Corresponde a la SAGEP el cumplimiento de las obligaciones salariales y de Seguridad Social en relación con los trabajadores por ella contratados que estén en relación laboral especial.

8. De conformidad con lo establecido en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, la empresa usuaria será responsable de garantizar la efectividad del derecho de los trabajadores a la protección en materia de seguridad y salud laboral en el trabajo, así como del recargo de prestaciones de Seguridad Social que prevea la legislación vigente en caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional que tenga lugar en su centro de trabajo durante el periodo de puesta a disposición del trabajador y traigan su causa de falta de medidas de seguridad e higiene, ejerciendo todas las demás responsabilidades que se atribuyen a las relaciones de trabajo temporales, de duración determinada, en el artículo 28 de la Ley 31/1995. Igualmente corresponderá a la empresa usuaria el cumplimiento de la normativa legal o convencional referida a tiempos de trabajo y movilidad funcional, y será responsable por los incumplimientos o infracciones de la normativa de aplicación, derivada de sus acciones u omisiones, pudiendo en tales casos formularse contra ella las acciones administrativas o jurisdiccionales correspondientes, en los mismos términos previstos en la normativa laboral común respecto de los empresarios.

9. Cuando los trabajadores en relación especial desarrollen tareas en el ámbito de la empresa usuaria, la SAGEP conservará el carácter de empresario respecto a los mismos. Sin embargo las facultades de dirección y control de la actividad laboral serán ejercidas por la empresa usuaria durante el tiempo de prestación de servicios en su ámbito. En tales supuestos, y sin perjuicio del ejercicio por la SAGEP de la facultad disciplinaria establecida atribuida por el artículo 85 del Estatuto de los Trabajadores, cuando por parte de la empresa usuaria se considere que por parte del trabajador se hubiera producido un incumplimiento contractual, lo pondrá en conocimiento de la SAGEP a fin de

que por ésta se adopten las medidas sancionadoras correspondientes. La empresa usuaria podrá además efectuar una concreta propuesta de sanción, que tendrá carácter vinculante.

#### Artículo 143. Formación continua

1. La SAGEP estará obligada a destinar anualmente como mínimo el 1 por ciento de su masa salarial a la formación continua de sus trabajadores para garantizar su profesionalidad.

### **CAPITULO III**

#### **De los requisitos de capacitación de los trabajadores que realicen actividades del servicio portuario de manipulación de mercancías**

#### Artículo 144. Cualificación exigida

1. Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías deberán ser realizadas por trabajadores que cuenten con alguna de las titulaciones de formación profesional de grado medio o superior que se determine por Orden del Ministerio de Fomento, que será dictada en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, previa audiencia de las organizaciones sindicales y empresariales más representativas de este sector y oídas las Autoridades Portuarias y los Ministerios competentes en educación y trabajo.

## Artículo 145. Excepciones a la exigencia de titulación

1. Estarán exentos de la exigencia de los requisitos de titulación a los que se refiere el artículo 144 de esta Ley, el personal del buque que realice actividades incluidas en el servicio portuario de manipulación de mercancías en las situaciones y condiciones permitidas por esta Ley, sin perjuicio de las cualificaciones exigidas por la Administración Marítima para el personal embarcado.

2. Tampoco serán exigibles los requisitos de titulación a los trabajadores que se encuentren en los siguientes supuestos a la entrada en vigor de la Orden Ministerial de exigencia de titulaciones prevista en el artículo 144:

a) Los estibadores portuarios que tengan o hayan tenido un contrato de trabajo con las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba o con las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, incluyendo a los que tengan suspendida la relación laboral especial y presten servicios en régimen de relación laboral común en empresas titulares de licencias de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

b) Los estibadores a que se refería la Disposición Transitoria Segunda 2, tercer párrafo, del Real Decreto Ley 2/1986, que tuvieran reconocida esta situación.

c) Los trabajadores que dispongan de un certificado de profesionalidad de acuerdo con lo establecido en la Disposición Adicional Séptima de la Ley 10/1994.

d) Los que vinieran prestando servicios en tareas de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías que hubieran estado excluidas del servicio al amparo del artículo 2 g) del Real Decreto Ley 2/1986.

e) Los que pudieran acreditar la realización de más de 100 jornadas de trabajo en tareas de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías con arreglo al artículo 12 del Real Decreto Ley 2/1986 en el último año natural anterior a la entrada en vigor de esta Ley.

## **CAPITULO IV**

### **De la transformación de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico y de la adaptación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba**

Artículo 146. Transformación de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico

1. En el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, las asambleas de socios de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico constituidas de conformidad con la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, deberán acordar necesariamente la transformación de la Agrupación en una Sociedad Anónima de Gestión de los Estibadores Portuarios (SAGEP) de las reguladas en el Capítulo I de este Título.

2. La transformación se registrará por lo dispuesto en esta Ley y, en lo no previsto en la misma, por la Ley 3/2009, de 3 de abril, sobre modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles.

3. La transformación no cambiará la personalidad jurídica de la sociedad, que continuará subsistiendo bajo la nueva forma, manteniendo sus relaciones jurídicas y subrogándose en sus derechos y obligaciones.

#### Artículo 147. Adaptación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba

1. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley, las Juntas Generales de Accionistas de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba que aún no se hubieran transformado en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, de acuerdo con lo previsto en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, deberán acordar necesariamente su adaptación a las Sociedades Anónimas de Gestión de los Estibadores Portuarios (SAGEP) de las reguladas en el Capítulo I de este Título.

2. La adaptación se registrará por lo dispuesto en esta Ley, y en lo no previsto en la misma por lo dispuesto en el Capítulo VI del Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, considerando la adaptación como un proceso de modificación de los Estatutos.

3. La Autoridad Portuaria y el resto de accionistas que no tengan la obligación de pertenecer a la SAGEP se separarán de la sociedad en el plazo máximo de un mes a contar desde la publicación del acuerdo de adaptación en el “Boletín Oficial del Registro Mercantil”, teniendo derecho al reembolso del valor real de su participación en la forma prevenida a estos efectos en el

artículo 147 de la Ley de Sociedades Anónimas para los casos de sustitución del objeto social.

4. En el caso de que el informe del auditor de cuentas que determine el valor real de las acciones de la Sociedad Estatal establezca que el patrimonio neto de la sociedad es negativo, el acuerdo de adaptación deberá incluir la realización previa de aportes suficientes para transformar el patrimonio neto negativo en positivo, así como el restablecimiento del equilibrio entre el capital social y el patrimonio neto de la sociedad.

#### Artículo 148. Derechos de los trabajadores

1. Los trabajadores que en el momento de tomar el acuerdo de transformación o adaptación pertenezcan, respectivamente, a las plantillas de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico o a las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba, continuarán integrados, con los mismos derechos y obligaciones anteriores a la transformación o adaptación, en las plantillas de las correspondientes Sociedades Anónimas de Gestión de los Estibadores Portuarios. Asimismo los trabajadores provenientes de las Agrupaciones o de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba, contratados en relación laboral común por los titulares de licencias del servicio de manipulación de mercancías mantendrán sus derechos de reanudar la relación laboral especial en la SAGEP.

2. Si en el plazo de dos años desde la adaptación de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba a SAGEP, el empresario diese lugar a la extinción del contrato de trabajo del personal no estibador que viniera prestando servicios con una antigüedad mínima de un año en la mencionada Sociedad Estatal a la entrada en vigor de esta Ley, el trabajador afectado tendrá derecho a percibir la indemnización legal que le corresponda o, a u opción, ingresar como

personal laboral en la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito operase la Sociedad Estatal, en las condiciones existentes en la Autoridad Portuaria, que deberán ser acordes con su cualificación profesional y con el reconocimiento de la antigüedad que tenga acreditada. El trabajador no podrá ejercitar este derecho de opción cuando la extinción unilateral del contrato de trabajo fuese por despido disciplinario declarado procedente o por las causas objetivas previstas en los párrafos a), b) o d) del artículo 52 del Estatuto de los Trabajadores.”

### **JUSTIFICACIÓN**

Incluir ordenadamente y de forma completa en un nuevo Título de la Ley toda la regulación del régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, con el objeto de facilitar su aplicación, introduciendo diversas medidas de impulso a la competitividad en la prestación del servicio de manipulación de mercancías.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**NUEVO APARTADO.**

**DE SUPRESIÓN**

Se suprime el apartado 1 del artículo tercero del proyecto de Ley.

**JUSTIFICACIÓN**

Se mantiene la figura del Plan Director como el instrumento de planificación a medio y largo plazo de la configuración física del puerto, sujeto, en su caso, a evaluación ambiental de planes y programas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**NUEVO APARTADO.**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo apartado al artículo tercero del proyecto de Ley, numerándose como 1, con el siguiente contenido:

“ 1. Se modifican los apartados 1 y 3 del artículo 38, que tendrán la siguiente redacción:

“1. La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal, la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura de uno existente que supongan una modificación significativa de sus límites físicos exteriores en el lado marítimo, requerirá la previa aprobación de un Plan Director de Infraestructuras del puerto que contemple la nueva configuración.

A estos efectos, se entenderá por límite físico exterior en el lado marítimo el definido por la Zona I de las aguas portuarias.

El proyecto de Plan Director de Infraestructuras será elaborado por la Autoridad Portuaria e incluirá: la evaluación de la situación inicial del puerto en el momento de redacción del Plan Director, la definición de las necesidades de desarrollo del puerto con un horizonte temporal de, al menos, 10 años, la determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y la selección de la más adecuada, los estudios de evaluación de impacto ambiental que procedan, la previsión de tráfico, capacidad de

infraestructuras e instalaciones y su grado de utilización en cada una de las fases de desarrollo, la valoración económica de las inversiones y los recursos, el análisis financiero y de rentabilidad y la definición de la red viaria y ferroviaria de la zona de servicio, en coherencia con los accesos terrestres actuales y previstos.

La aprobación del Plan Director de infraestructuras que tenga como objeto la construcción de un nuevo puerto corresponderá al Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado.

3. La ejecución de las obras previstas en un Plan Director de Infraestructuras requerirá, en su caso, la modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, de acuerdo con lo previsto en el artículo 97 de esta Ley”.

“

### **JUSTIFICACIÓN**

En el apartado 1 se añade al Plan Director de Infraestructuras el necesario análisis técnico de capacidad y grado de utilización de las infraestructuras que las Autoridades Portuarias han de realizar a la hora de planificar el desarrollo físico del puerto. Con ello, se imprime un sello de racionalidad técnica en el desarrollo de infraestructuras y se controlan en el futuro posibles situaciones de sobrecapacidad no deseadas. Por otro lado, se concreta la necesidad de reforzar la intermodalidad terrestre de los puertos con una definición de su red interna viaria y ferroviaria en coherencia con la planificación de accesos terrestres a los puertos. Se intenta evitar situaciones de descoordinación en la planificación de los puertos por un lado y en los accesos terrestres por otro. Se establece la aprobación por parte del Ministro del Plan Director cuando se trata de nuevo puerto.

En el apartado 3 se propone modificar la denominación del Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) en coherencia con otras enmiendas presentadas, por no responder a ninguna figura de planificación portuaria. Su objetivo es delimitar la zona de servicio del puerto y asignar usos de suelo a distintos espacios de la misma. En consecuencia, se propone una nueva denominación para este Plan, pasando a ser “Delimitación de Espacios y Usos Portuarios”.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 1.**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo apartado, numerándose como 2, con el siguiente contenido:

“ 2. Se modifica el apartado 1 y se añade un nuevo apartado 4 al artículo 39, que tendrán la siguiente redacción:

“1. El proyecto de Plan de Empresa será elaborado anualmente por la Autoridad Portuaria, de acuerdo con los objetivos definidos, en su caso, en los instrumentos de planificación plurianual que deberán ajustarse a la política económica del Gobierno. Dicho plan deberá contener, como mínimo: un diagnóstico de situación, las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financieras, los objetivos de gestión, los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto, la estructura de personal y oferta de empleo, la evolución de los ratios de gestión, la programación financiera, la programación de inversiones públicas, la estimación de inversiones privadas, el objetivo anual de rentabilidad, los coeficientes correctores de las tasas que correspondan con arreglo a los supuestos expresados en el artículo 7 de la presente Ley y las bonificaciones a las tasas, en su caso, con arreglo a lo dispuesto en de la presente Ley.”

4. El proyecto de Plan de Empresa irá acompañado por una Memoria de Sostenibilidad que se llevará a cabo de acuerdo con la metodología que será

aprobada, junto con los indicadores de sostenibilidad ambientales, por Puertos del Estado, previa audiencia a las Autoridades Portuarias.”

“

### **JUSTIFICACIÓN**

En lo que respecta al apartado 1, se trata de una mejora técnica para adecuar el contenido de los Planes de Empresa a los conceptos que se contemplan en el texto legislativo. Con esta enmienda se refuerzan además el principio de sostenibilidad ambiental que debe regir, entre otros, el desarrollo portuario.

En lo que respecta al apartado 4, se trata de reforzar la necesidad de que las Autoridades Portuarias integren en su estrategia de desarrollo la dimensión ambiental, junto al resto de dimensiones, en aras de contribuir a un desarrollo sostenible de los puertos. Para ello se obliga a la elaboración de una memoria de sostenibilidad, que acompaña al Plan de Empresa, cuya metodología, junto a los indicadores de sostenibilidad ambientales, ha de ser aprobada por Puertos del Estado.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 2.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 2 del artículo tercero y se reenumera como 3, con el siguiente contenido:

“

3. Se modifican los apartados 3 y 4 del artículo 43, que tendrán la siguiente redacción:

“3. Las cuentas anuales, con el contenido determinado por el Plan General de Contabilidad vigente, deberán formularse , según el caso, por el Presidente de la Autoridad Portuaria o de Puertos del Estado, en el plazo de tres meses desde el cierre del ejercicio económico y, una vez auditadas por la Intervención General de la Administración del Estado, serán aprobadas, según el caso, por los respectivos Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias o por el Consejo Rector de Puertos del Estado. La aprobación deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

Los resultados de cada ejercicio, positivos o negativos, se aplicarán a las correspondientes cuentas de resultados acumulados integrantes de los fondos propios del organismo, y se destinarán a las funciones previstas en la ley para el mismo.

4. Puertos del Estado elaborará ....”

### **JUSTIFICACIÓN**

Se mantiene vigente el plazo máximo para la aprobación de las cuentas anuales, y el destino que debe darse a los resultados del ejercicio.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 3.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifican el apartado 3 del artículo tercero y se reenumera como 4, con el siguiente contenido:

“

4. Se incorpora un nuevo apartado 6 al artículo 44 con el siguiente contenido:

“6. Puertos del Estado acordará con las Autoridades Portuarias la adopción de las medidas correctoras de las deficiencias que se detecten en los informes de control, realizando el seguimiento periódico de su cumplimiento, e informará de su adaptación a los distintos órganos de control.”

“

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone reforzar los mecanismos de control para garantizar el cumplimiento de la legalidad vigente por parte de las Autoridades Portuarias.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 4.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 4 del artículo tercero y se reenumera como 5, con el siguiente contenido:

“

5. El párrafo primero, del apartado primero del artículo 50 tendrá la siguiente redacción:

"Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias podrán participar únicamente en sociedades cuyo objeto y actividad fundamental esté ligado al desarrollo de actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan de forma directa la competitividad de los puertos y los tráficos portuarios. En ningún caso podrán participar en sociedades que presten servicios portuarios o en sociedades que tengan influencia efectiva en aquéllas, salvo en los casos de ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada de acuerdo con lo previsto en el artículo 60.4 de esta Ley. Tampoco podrán participar en sociedades que directa o indirectamente sean titulares de una concesión de dominio público portuario sobre la que se presten o puedan prestarse servicios portuarios."

“

## **JUSTIFICACIÓN**

Se recoge las indicaciones de la Comisión Nacional de la Competencia en el sentido de que debe limitarse la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades que presten servicios portuarios a casos en que exista ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, al objeto de evitar que se afecte a las condiciones de competencia, y separar claramente la figura del regulador de la del prestador del servicio. Este hecho es extensible a las sociedades que tienen una concesión sobre la que se presten servicios portuarios.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**NUEVO APARTADO.**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo apartado, que se numera como 6 (entre los actuales apartados 4 y 5), con el siguiente contenido:

6. Se modifica el artículo 53, que tendrá la siguiente redacción:

“Artículo 53. Estructura de personal.

1. La estructura de personal de los organismos públicos portuarios responderá a los criterios de actuación, a los objetivos generales de gestión, y a las necesidades de recursos humanos del conjunto del sistema portuario fijados en el Marco Estratégico.

2. La estructura de personal agregada del sistema portuario, la de cada Autoridad Portuaria y su evolución plurianual, así como la oferta anual de empleo, serán aprobadas por Puertos del Estado, y serán objeto en su caso de revisión anual.

3. Corresponde a Puertos del Estado la coordinación de la política de contratación tanto temporal como fija en el conjunto del sistema portuario y la distribución de la oferta anual de empleo.”

“

## **JUSTIFICACIÓN**

Se propone que la estructura de personal y la oferta de empleo de las Autoridades Portuarias sea aprobada por Puertos del Estado, en el ejercicio de la función de coordinación del sistema portuario que tiene encomendada, de forma que el sistema pueda ajustar sus recursos para alcanzar los objetivos que se fijan en el Marco Estratégico.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 5**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 5 que se reenumera como 7 del artículo tercero, con el siguiente contenido:

“

7. Se modifican los dos últimos párrafos del apartado 1 del artículo 94, que tendrán la siguiente redacción:

“En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública.

En ningún caso se podrá autorizar la realización de rellenos en el dominio público portuario que no tengan como destino un uso portuario.

Con el objeto de preservar el patrimonio arquitectónico que constituyen los faros, en los espacios del dominio público portuario afectados al servicio de señalización marítima se podrán autorizar usos y actividades distintos de los de señalización marítima, de acuerdo con lo previsto en los párrafos anteriores, siempre que los mismos no condicionen o limiten la prestación del servicio que en cada momento sea el apropiado, teniendo en cuenta las necesidades del tráfico y de la tecnología, sin que en ningún caso sean indemnizables las modificaciones que se impongan por dicho motivo. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado y de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras, así como albergues u hospedajes que pudieran favorecer el desarrollo de actividades culturales, o similares, de interés social, en espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima que se encuentren situados en la zona de 100 metros medidos desde el límite inferior de la ribera del mar o de 20 metros si los suelos tienen la clasificación de suelo urbano, siempre que no se realicen nuevas edificaciones y no se condicione o limite la prestación del servicio.

En el caso de que las instalaciones de señalización marítima, en las que se pretendan los citados usos, se ubiquen fuera de la zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar, o de 20 metros, si los terrenos tienen la clasificación de suelo urbano, el Ministro de Fomento, previo informe de Puertos del Estado, podrá levantar la mencionada prohibición.

Las obras que supongan incremento de volumen sobre la edificación ya existente sólo podrán ubicarse fuera de la zona de 100 o 20 metros respectivamente, a que se ha hecho referencia.”

“

## **JUSTIFICACIÓN**

En coherencia con la enmienda anteriormente propuesta, se propone limitar la participación de la Autoridad Portuaria en Sociedades relacionadas con la prestación de servicios portuarios, tanto directa (ya contemplada por el proyecto de Ley), como indirecta.

Se realizan además correcciones técnicas para una mejor comprensión del texto.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 6.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 6 del artículo tercero, que se reenumera como 8, con el siguiente contenido:

“

8. La denominación del Capítulo IV del Título IV y el artículo 96 tendrá la siguiente redacción:

**“CAPITULO IV  
Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios”**

"Artículo 96. Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

1. El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 94.1 de esta Ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios

2. El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y

desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción y reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto. El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:

- a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.
- b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.

3. La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 94 de esta Ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios. Así mismo, se incluirá los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 94.2 de esta ley.

4. Una vez elaborado el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios por la Autoridad Portuaria, se seguirá el siguiente procedimiento administrativo:

- a) La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas, de la Administración con competencia en materia de costas, de

pesca en aguas interiores, de ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que deberán informar en los aspectos relativos a sus propias competencias.

b) Simultáneamente, la Autoridad Portuaria someterá a información pública el expediente elaborado por un plazo de 45 días, durante el cual los interesados podrán formular alegaciones. Tras la conclusión del plazo de información pública y del trámite de consultas, la Autoridad Portuaria dará respuesta a los interesados incorporando al expediente la documentación resultante de los trámites efectuados y procediendo a las modificaciones de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que sean oportunas, a la vista de las alegaciones.

c) Cumplimentada dicha tramitación, se remitirá el expediente con la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios a Puertos de Estado. En el caso de que el informe de la administración con competencia en materia de costas haya sido negativo o la Autoridad Portuaria no haya recogido en su propuesta sus sugerencias, Puertos del Estado convocará a la Autoridad Portuaria y a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar a un período de consultas durante el plazo de un mes desde la recepción de la propuesta, a fin de que puedan contrastar sus posiciones y a fin de que por esta última, a través del correspondiente informe, se formulen las observaciones y sugerencias finales que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración. En el caso de que la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar no emita informe en el plazo máximo de un mes después de la finalización del proceso de consultas, se entenderá que éste es favorable a la propuesta de la Autoridad Portuaria.

d) Simultáneamente, Puertos del Estado recabará informe del Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, del Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional y, cuando proceda, del Ministerio de Industria, Turismo y

Comercio en aspectos relacionados con la construcción naval. Estos informes deberán emitirse en el plazo de dos meses desde la recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

e) Cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes del Patrimonio del Estado destinados en ese momento a usos y finalidades distintas, Puertos del Estado la someterá a informe vinculante del Ministerio de Economía y Hacienda. Asimismo, cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes afectos al Ministerio del Interior o al Ministerio de Defensa, se someterá a informe vinculante de dichos ministerios. Dicho trámite se efectuará, cuando proceda, simultáneamente con la petición de informe indicada en el apartado d), y se entenderá favorable si no se emite de forma expresa en el plazo de dos meses desde la recepción de la documentación, ampliable a tres meses cuando así lo exijan las circunstancias del destino actual o previsible de dichos bienes que han de ser ponderadas, previa comunicación expresa del Departamento que solicite la ampliación en la que se consignen dichas circunstancias, que deberá remitirse a Puertos del Estado con anterioridad a la finalización del plazo inicial.

f) Recibidos los informes o transcurrido el plazo para su emisión, Puertos del Estado emitirá informe que lo elevará, junto al expediente, al Ministerio de Fomento. En el caso de que el informe final de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar resulte desfavorable, Puertos del Estado hará constar expresamente en su informe esta circunstancia, debiendo motivar las razones por las que éstas deben ser tomadas en consideración, así como aquéllas que no puedan aceptarse.

g) Corresponde al Ministro de Fomento, la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

5. La aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada y de rescate de las concesiones que requiera el desarrollo de dicha delimitación, así como la afectación al uso portuario de

los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.

6. Aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, el texto íntegro del acuerdo se publicará en el "Boletín Oficial del Estado".

7. Con carácter previo a la formulación por la Autoridad Portuaria del plan especial o instrumento equivalente que ordene su zona de servicio de un puerto deberá encontrarse aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto.

Asimismo, recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial de acuerdo con lo establecido en el párrafo primero del artículo 18.2 c) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes."

"

### **JUSTIFICACIÓN**

La Ley 27/92 establece el Plan de Utilización de Espacios Portuarios como un instrumento para la delimitación de la zona de servicio del puerto y la asignación de usos a las áreas en que se divide, en una situación actual y no futura. Aunque tenga el término "Plan" no es una figura de planificación. De hecho no se define entre los instrumentos de planificación del Título II de la Ley 48/2003. Por tanto, se propone cambiar su denominación por la de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Se suprime el último párrafo del apartado 3 y el primero del apartado 4, ya que se corresponde con los contenidos de un Plan Director, el cual es la figura de planificación relacionada con una posible evaluación ambiental, en su caso.

Se realizan además correcciones técnicas para aclarar el proceso secuencial de tramitación de esta figura.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 7.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 7 del artículo tercero que se reenumera como 9, con el siguiente contenido:

“ 9. El artículo 97 tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 97. Modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

1. Las modificaciones de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación indicado en el artículo anterior.

La modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que no tenga carácter sustancial será aprobada por Puertos del Estado, a propuesta de la Autoridad Portuaria, previo informe de las Administraciones urbanísticas si afectara a sus competencias.

Antes de la remisión de la propuesta de la modificación no sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios a Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria abrirá el trámite de información pública, en la forma establecida en el artículo anterior, si bien el plazo de información pública de la propuesta de modificación será de 15 días.

2. Se entiende por modificación no sustancial aquella producida dentro de la zona de servicio del puerto, motivada por razones de explotación portuaria, que no suponga una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en que se divide el puerto a efectos de asignación de los usos a que se

refiere el artículo 94 de esta Ley. También tendrán el carácter de modificación no sustancial la incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, así como las consecuencias que tenga dicha incorporación en el espacio de agua y en las zonas en las que se divide, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto. Asimismo tendrán el carácter de modificación no sustancial la alteración de la delimitación interna de la zona de servicio como consecuencia de la asignación de espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización. De estas modificaciones se dará cuenta al Ministro de Fomento y se publicarán en el "Boletín Oficial del Estado". A estos efectos, tendrá la consideración de alteración significativa aquélla que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15 por 100 de la superficie asignada a un determinado uso, salvo la que afecte a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, en cuyo caso tendrá el carácter de alteración significativa.

3. La aprobación o modificación de un plan director podrá determinar la modificación sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, con el objeto de incorporar al mismo, en su caso, los terrenos o espacios de agua necesarios para su ejecución y desarrollo.”

“

### **JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con la propuesta para el artículo 96, con correcciones técnicas que mejoran la comprensión del texto y la seguridad jurídica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**NUEVO APARTADO.**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo apartado al artículo tercero, que se numera como 10, con el siguiente contenido:

“

10. El artículo 98 tendrá la siguiente redacción:

“Artículo 98. Efectos de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios sobre las concesiones y autorizaciones.

1. No se podrán otorgar concesiones o autorizaciones en áreas asignadas a usos no compatibles con su objeto concesional, de acuerdo con lo establecido en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que se encuentre en vigor. Asimismo, las concesiones o autorizaciones otorgadas que resulten incompatibles con las determinaciones establecidas en una nueva Delimitación de Espacios y Usos Portuarios deberán adaptarse a la misma. A tal efecto, deberá procederse a la revisión de las condiciones que fuere preciso o, en su caso, al rescate de la concesión según lo establecido en los artículos 114 y 124 de esta Ley.

2. Transitoriamente, y en tanto no se proceda a la revisión de las condiciones o autorizaciones o, en su caso, al rescate de las mismas conforme a lo previsto en el apartado anterior, las concesiones y autorizaciones seguirán sujetas a las mismas condiciones en que se otorgaron, sin que pueda autorizarse prórroga del plazo de la concesión, modificación o transferencia de

la misma sin que se haya producido la revisión de las condiciones que resulten incompatibles con la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.”

“

### **JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con las propuestas a los artículos 96 y 97 del artículo tercero.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 8.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 8 del artículo tercero que se reenumera como 11, con el siguiente contenido:

“

11. El párrafo 1º del apartado 2 del artículo 102 tendrá la siguiente redacción:

“Las solicitudes que se opongan a lo dispuesto en el Plan Estratégico, en el Plan Director, en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, en el Plan Especial, en su caso, o en la normativa vigente, no se admitirán, archivándose en el plazo máximo de dos meses, sin más trámite que la audiencia previa al petionario”.

“

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con las propuestas a los artículos 96, 97 y 98 del artículo tercero.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 9**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 9 del artículo tercero que se reenumera como 12, con el siguiente contenido:

“

“12. Se modifica la letra b) y se añade una nueva letra d) al apartado 2 del artículo 107, el cual tendrá la siguiente redacción:

“b) Cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la posibilidad de prórroga, pero el concesionario lleve a cabo una inversión relevante no prevista en la concesión que, a juicio de la Autoridad Portuaria, sea de interés para mejorar la eficiencia o la calidad ambiental de las operaciones portuarias y que, en todo caso, sea superior al 20 por ciento del valor actualizado de la inversión prevista en el título concesional, el plazo de vencimiento podrá ser prorrogado, no pudiendo superar en total el plazo máximo de 35 años. La prórroga de la concesión determinará la modificación de las condiciones de la misma, que deberán ser aceptadas por el concesionario con anterioridad a la resolución de otorgamiento de la prórroga”.

“d) Cuando el concesionario que sea titular de una licencia para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, incremente el porcentaje de trabajadores contratados en relación laboral común por encima del mínimo establecido, el plazo inicial de la concesión podrá ser ampliado, a

criterio de la Autoridad Portuaria, sin que en ningún caso se supere en total el plazo máximo de 35 años, independientemente de que la posibilidad de prórroga esté o no contemplada en el título concesional.

El citado incremento en el plazo de vigencia de la concesión podrá ser, como máximo, de un 35 por ciento para el caso de que el número de trabajadores contratados en relación laboral común cubra el 100 por ciento de las actividades integrantes del servicio portuario, reduciéndose proporcionalmente para porcentajes inferiores, y siempre que dicho aumento porcentual no se haya producido como consecuencia de la disminución del tráfico de la concesión, y se mantengan durante el plazo ampliado las condiciones que dieron lugar a la prórroga.

“

### **JUSTIFICACIÓN**

En lo que respecta a la letra b), se propone que se valoren prórrogas no previstas en el título concesional, no solamente por inversiones que supongan una mayor eficiencia para las operaciones portuarias, sino aquellas destinadas a mejoras ambientales.

En lo que respecta a la letra d), con esta enmienda se modifica la figura de contrato por la de licencia en la relación que tienen la Autoridad Portuaria con los prestadores de servicios portuarios.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 10.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 10, que se reenumera como 13, quedando del siguiente tenor:

“

13. El artículo 108 tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 108. Iniciación del procedimiento. Otorgamiento directo

El procedimiento de otorgamiento de una concesión se podrá iniciar a solicitud del interesado, incluyendo un trámite de competencia de proyectos, o por concurso convocado al efecto por la Autoridad Portuaria.

No obstante lo previsto en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria podrá acordar el otorgamiento directo de concesiones demaniales a un solicitante, cuando sean compatibles con sus objetivos, en los siguientes supuestos:

a) Cuando el solicitante sea otra Administración Pública o, en general, cualquier persona jurídica de derecho público o privado perteneciente al sector público, y para el cumplimiento de sus propias competencias o funciones, siempre que las mismas no se realicen o puedan realizarse en régimen de concurrencia con la iniciativa privada. En ningún caso se podrá acordar el otorgamiento directo cuando el objeto concesional esté relacionado con la prestación de servicios portuarios, salvo que se den los casos de ausencia o insuficiencia de iniciativa privada previstos en esta Ley. A estos efectos, se

entenderá por persona jurídica de derecho privado perteneciente al sector público a la sociedad mercantil en cuyo capital sea mayoritaria la participación directa o indirecta de una o varias Administraciones Públicas o personas jurídicas de derecho público.

b) Cuando fuera declarado desierto el concurso convocado para el otorgamiento de una concesión, o éste hubiera resultado fallido como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones previas a la formalización del otorgamiento por parte del adjudicatario, siempre que no hubiera transcurrido más de un año desde la fecha de su celebración, el objeto concesional sea el mismo y las condiciones de otorgamiento no sean inferiores a las anunciadas para el concurso o de aquéllas en que se hubiese producido la adjudicación. En el caso de que el concurso resultara fallido, cuando haya habido más de un licitador en el concurso que cumpla las condiciones de otorgamiento, la concesión se otorgará a la oferta que resulte más favorable de entre las restantes, de acuerdo con lo dispuesto en el pliego de bases del concurso. En el caso de que el concurso hubiera sido declarado desierto, no se podrá otorgar la concesión en condiciones más favorables de las previstas en el pliego de bases del concurso.

c) Cuando la superficie a ocupar por la concesión sea inferior a 2.500 metros cuadrados o para instalaciones lineales, tales como tuberías de abastecimiento o saneamiento, emisarios submarinos, líneas telefónicas o eléctricas, conducciones de gas, entre otras, que sean de uso público o aprovechamiento general.

En estos casos, el procedimiento de otorgamiento de la concesión será el previsto en los apartados 2 y siguientes del artículo 110, sin necesidad de convocatoria de concurso ni del trámite de competencia de proyectos."

“

## **JUSTIFICACIÓN**

Siguiendo las recomendaciones de la Comisión Nacional de la Competencia, la enmienda al apartado a) se garantizan las condiciones de competencia en el acceso a una concesión sea cual sea la naturaleza pública o privada del solicitante, en el caso de que no haya ausencia o insuficiencia de iniciativa privada. Se evita una vía para dar concesiones directamente a empresas públicas concesiones en competencia con otras privadas.

En el caso del apartado b), cuando el concurso es fallido por incumpliendo del adjudicatario, con otros candidatos que se han presentado y cumplen las bases del concurso, debe garantizarse actuar de forma no-discriminatoria y transparente con éstos.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 11.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 11, que se reenumera como 14, quedando del siguiente tenor:

“

14. La letra c) del apartado 1 del artículo 109 tendrá la siguiente redacción: “Proyecto básico, que deberá adaptarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Incluirá la descripción de las actividades a desarrollar, características de las obras e instalaciones a realizar, posibles efectos medioambientales y, en su caso, estudio de impacto ambiental, extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar, presupuesto estimado de las obras e instalaciones y otras especificaciones que determine la Autoridad Portuaria”.

“

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con la de los apartados 1, 6 y 7 del artículo tercero.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 12.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 12, que se reenumera como 15, quedando del siguiente tenor:

“

15. El párrafo 1º del apartado 2 del artículo 109 tendrá la siguiente redacción:

“2. No se admitirán aquellas solicitudes que se opongan a lo dispuesto en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios o en la normativa vigente, o cuando como consecuencia de su otorgamiento se pueda originar dentro del puerto situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia en la prestación de los servicios portuarios o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria, archivándose en el plazo máximo de dos meses, sin más trámite que la audiencia previa al petitionerio”.

“

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con la de los apartados 1, 6 y 7 del artículo tercero.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 13.**

**DE MODIFICACIÓN**

En lo relativo a la tramitación de concesiones, se incluye la posibilidad de convocar concurso aún en los supuestos en los que no es obligatorio, con el siguiente tenor:

Se modifica el apartado 13 del Artículo tercero, que se reenumera como 16, con el siguiente contenido:

“

16. Se modifica el apartado 1 del artículo 110, que queda redactado como sigue:

“1. Presentada una solicitud que se refiera a alguno de los supuestos previstos en las letras a), c) y d) del artículo 111.1, la Autoridad Portuaria deberá convocar concurso, siguiendo la tramitación prevista en el artículo 111. En los demás casos, la Autoridad Portuaria podrá convocar concurso, o bien iniciar un trámite de competencia de proyectos, mediante anuncio, que se publicará en el "Boletín Oficial del Estado", en el que se indicará la apertura de un plazo de un mes para la presentación de otras solicitudes que tengan, según se determine por la Autoridad Portuaria, el mismo o distinto objeto que aquella, y que deberán reunir los requisitos previstos en el artículo anterior. En este trámite de competencia de proyectos se respetará la confidencialidad de los proyectos y de la documentación aportada.

Cuando en el trámite de competencia de proyectos se formulen varias solicitudes, el Consejo de Administración, seleccionará aquella que, a su juicio,

tenga mayor interés portuario, motivado en la captación de nuevos tráficos, compatibilidad con otros usos, inversión, rentabilidad, entre otros, y continuará la tramitación conforme a lo indicado en los apartados siguientes, salvo en el supuesto previsto en el artículo 111.1.b) en el que deberá convocarse un concurso. Si en dicho trámite no se presentan otras solicitudes, continuará el procedimiento, de acuerdo con lo previsto en los siguientes apartados.”

“

### **JUSTIFICACIÓN**

En el otorgamiento de concesiones se considera muy conveniente que las Autoridades Portuarias tengan siempre la posibilidad de convocar un concurso, sea cual sea el objeto de la concesión.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 14.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 14, que se renumera como 17, quedando con el siguiente contenido:

“

17. Se modifican los apartados 1 c), 3 a) 2º y 4 del artículo 111 quedando con la siguiente redacción:

“1 ...

c) Concesiones de dársenas e instalaciones náutico-deportivas, construidas o no por particulares, salvo cuando el solicitante sea un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos, siempre que las condiciones de la concesión establezcan como máximo un límite del 20 por ciento para el número de atraques destinados a embarcaciones con eslora superior a 12 m.

...”

“3... a) ...

2º Criterios para su adjudicación y ponderación de los mismos. Con carácter general, habrá de considerarse como uno de los criterios de adjudicación las medidas de carácter medioambiental y de responsabilidad social corporativa propuestas. En los concursos a que se refiere las letras a), c) y d) del apartado 1 de este artículo, habrá de considerarse como uno de los criterios de adjudicación la estructura tarifaria y las tarifas máximas aplicables a los usuarios. A su vez, en los concursos a que se refiere la letra c) podrá

también incluirse como criterio de adjudicación el compromiso de realización en las instalaciones náutico-deportivas de actividades de carácter formativo o educativo sin fines lucrativos.

...”

“4. La convocatoria del concurso se publicará en el “Boletín Oficial del Estado”, así como en el DOUE en aquellos casos en que el valor de las obras a ejecutar por el concesionario sean igual o superiores al límite establecido en el artículo 16 de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, pudiéndose presentar ofertas en el plazo establecido, que no podrá ser inferior a 30 días. Dichas ofertas serán abiertas en acto público. “

“

### **JUSTIFICACIÓN**

Se hace hincapié en las medidas ambientales y en la estructura tarifaria y en las tarifas máximas como criterios de valoración de las ofertas en los concursos de concesiones. En las actividades náutico-deportivas se recuerda la necesidad de tener en cuenta las propuestas de realizar actividades formativas o educativas sin fines lucrativos.

La modificación del apartado 1 c) del artículo 111 está dirigida a incentivar la práctica del deporte de la vela y la función tradicional que vienen desempeñando en la promoción de este deporte de los clubes náuticos.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 15.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 15 quedando reenumerado como 18 y con el siguiente contenido:

“

18. Se sustituye la denominación del artículo 115 y se añaden dos nuevos apartados a dicho artículo con la siguiente redacción:

“Artículo 115. División y unificación de concesiones.

...

3. Será admisible la unificación de dos o más concesiones de un mismo titular a petición de éste, previa autorización de la Autoridad Portuaria, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) Las concesiones han de ser contiguas o estar unidas por una instalación común.

b) Las concesiones deben formar una unidad de explotación. A estos efectos, se entenderá que existe unidad de explotación cuando las concesiones desarrollen la misma actividad y dispongan de elementos comunes necesarios para su correcta explotación o cuando, desarrollando la misma actividad, la explotación conjunta de las concesiones suponga una mejora respecto a la explotación independiente de cada una de ellas.

4. Previamente a la resolución sobre la solicitud de unificación, la Autoridad Portuaria comunicará al peticionario las condiciones en que podría llevarse a

cabo. El plazo que reste de la concesión unificada no será superior a la resultante de la media aritmética de los plazos pendientes de cada una de las concesiones ponderada, a juicio de la Autoridad Portuaria, por superficie o por volumen de inversión pendiente de amortización con la actualización correspondiente.

Aceptadas las condiciones, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria dictará la correspondiente resolución. En casos de denegación, se mantendrán cada una de las concesiones que fueron otorgadas.”

“

### **JUSTIFICACIÓN**

Se reúnen en un solo artículo dos situaciones que guardan simetría, consistentes en la unificación y la división de concesiones, evitando que la unificación quede como un caso de modificación de concesiones. Con ello se gana en claridad. Se elimina el apartado c) de las condiciones de admisibilidad en la unificación de concesiones, dado que es un genérico que corresponde en realidad a lo añadido en el punto 4, que coincide ahora para los casos de división de concesiones.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 16.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el apartado 16, que se reenumera como 19, quedando como sigue:

“19. Se modifica la letra c), d) y el penúltimo párrafo del apartado 1 y se añade una nueva letra e) al apartado 1 del artículo 114 con la siguiente redacción:

“c) Cuando lo exija su adecuación a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios o al Plan Especial de ordenación de las zonas de servicio de los puertos gestionados por una Autoridad Portuaria”.

“d) Cuando lo exija su adecuación a las obras o a la ordenación de terminales previstas en los Planes Directores de los puertos gestionados por una Autoridad Portuaria.”

“e) Cuando lo exijan razones de interés general vinculadas a la seguridad, a la protección contra actos antisociales y terroristas o a la protección del medio ambiente.

En los tres últimos supuestos, el concesionario perjudicado tendrá derecho a una indemnización que se calculará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124.6 de esta Ley, descontando los beneficios futuros, estimados de forma motivada, de la concesión durante el periodo restante de vigencia de la

concesión revisada. En el supuesto de que la revisión suponga una modificación de la ubicación de la concesión, deberán abonarse además los gastos que origine el traslado. El pago del valor de la indemnización y de los gastos del traslado podrá realizarse en dinero, mediante el otorgamiento de otra concesión o con la modificación de las condiciones de la concesión revisada.

En el supuesto de que la Autoridad Portuaria y el titular de la concesión no pudieran llegar a un acuerdo sobre la cuantía de la indemnización, determinada de acuerdo con los criterios anteriores, en su caso sobre los gastos imputables al traslado, sobre la forma de pago o sobre las condiciones de la concesión revisada, la Autoridad Portuaria podrá iniciar—el proceso de rescate de la concesión de acuerdo con lo previsto en el artículo 124.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con las propuestas de modificación del actual Plan de Utilización de Espacios Portuarios, habida cuenta de que este instrumento no es en realidad un Plan.

Se introduce una modificación significativa en el artículo sobre la revisión de las concesiones con el objeto de eliminar la incongruencia existente en la Ley vigente de que la indemnización por revisión de la concesión (que no da lugar al cese de actividad) sea más favorable que la indemnización por rescate (que sí comporta el cese de actividad).

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 17.**

**DE MODIFICACIÓN**

El apartado 17 se reenumera como 20.

“

20. Se añade una nueva letra al apartado 1 del artículo 123, que queda redactada como sigue:

l) Persistencia en el incumplimiento...

“

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Enmienda en coherencia con otras presentadas

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**NUEVO APARTADO**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo apartado, que se numera como 21, con el siguiente texto:

21. Se modifican los apartados 1 y 2, así como el apartado 6, del artículo 124, quedando como sigue:

“ 1. En el caso de que el dominio público otorgado fuera necesario, total o parcialmente, por razones de interés general vinculadas a la seguridad, a la protección contra actos antisociales o a la protección del medio ambiente, así como para la ejecución de obras, para la ordenación de terminales o para la prestación de servicios portuarios y que, para realizar aquéllas o prestar éstos, fuera preciso disponer de los bienes otorgados en concesión o utilizar o demoler las obras autorizadas, la Autoridad Portuaria, previa indemnización del titular, podrá proceder al rescate de la concesión. Asimismo, se podrá proceder al rescate de una concesión cuando no sea posible alcanzar un acuerdo con el concesionario en un procedimiento de revisión de concesiones.”

“2. El rescate de la concesión exigirá la previa declaración de su necesidad por razones de interés general vinculadas a la seguridad, a la protección contra actos antisociales o al protección al medio ambiente, o por el interés portuario de las obras o de los servicios, y el acuerdo de la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por aquéllos. Corresponde al Consejo de Administración las declaraciones de interés general o de interés portuario,

respectivamente, y al Presidente, previa audiencia del interesado, el acuerdo de necesidad de ocupación. La declaración de urgencia de la ocupación, cuando proceda, corresponderá adoptarla al Ministro de Fomento.

El interés portuario se entenderá implícito con la aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Asimismo, la aprobación de los proyectos llevará implícita la declaración del interés portuario de las obras y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por las mismas.”

“6. La valoración de las indemnizaciones, en caso de rescate total o parcial, atenderá a los siguientes conceptos:

...

a. El valor de las obras e instalaciones rescatadas que hayan sido realizadas por el concesionario y estén establecidas en el título concesional, calculado de acuerdo con los criterios establecidos a estos efectos en el apartado 3 c) del artículo 10 de esta Ley.

En ningún caso se tendrán en cuenta las obras e instalaciones realizadas por el concesionario sin previa autorización de la Autoridad Portuaria, que pasarán al dominio público portuario sin derecho a indemnización.

b. La pérdida de beneficios imputables al rescate total o parcial de la concesión durante el período de concesión restante, con un máximo de tres anualidades. Para ello se computará el beneficio medio anual de las actividades ordinarias realizadas en la concesión en los cuatro ejercicios anteriores, o en los dos últimos ejercicios si es más favorable para el concesionario. No obstante, en el caso de que el concesionario aceptara el pago de la indemnización mediante el otorgamiento de una nueva concesión o solicitara una nueva concesión para la misma o similar actividad, para el cálculo de la indemnización se descontarán los beneficios futuros asociados a dicha concesión, estimados de forma motivada.”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se introduce como causa de rescate de una concesión las razones de interés general vinculadas a la seguridad, la protección contra actos antisociales y terroristas y la protección del medio ambiente, así como no poder llegar a un acuerdo en un procedimiento de revisión de concesiones.

Por otra parte, se modifica la letra a) del apartado 6 con el objeto de homogeneizar la valoración de las obras incluidas en las concesiones con los criterios introducidos en el Título I para calcular el valor de las infraestructuras en el momento de su otorgamiento, al no ser razonable valorar distintamente una obra si va a ser concesionada que si va a ser rescatada. Además, por ejemplo, una obra puede estar muy deteriorada por mala construcción u otras causas (un golpe de un buque por ejemplo) y no valer nada y tener que rescatarse por un precio muy superior a su valor real. También se modifica la letra b) del apartado con el objeto de tomar en consideración en la valoración de la indemnización, el descuento de los posibles beneficios asociados al otorgamiento de una nueva concesión.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 18.**

**DE MODIFICACIÓN**

El apartado 18 se reenumera como 22.

“

22. Se modifican los apartados 2 y 3 del artículo 126, que tendrán la siguiente redacción:

“2. En el ámbito portuario, los contratos de concesión de obra pública tendrán

....

“

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Enmienda en coherencia con otras presentadas

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 19.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la modificación del apartado 19 del artículo tercero del Proyecto de Ley, referido a la modificación del artículo 130 de la Ley 48/2002, que se reenumera como 23, con el siguiente tenor:

“

23. Se modifica el artículo 130, que tendrá la siguiente redacción:

“Artículo 130. Recepción de desechos y residuos procedentes de buques.

1. Las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán cada tres años un Plan de Recepción de Residuos, con el contenido establecido en el RD 1381/2002, previo informe de Puertos del Estado.

2. Los desechos generados por buques deberán descargarse a tierra, debiendo solicitar a tal efecto el servicio portuario de recepción de desechos generados por buques regulado en el artículo 80 de esta ley.

3. Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, cuyas características así lo justifiquen, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval o de desguace deberán disponer, en las cercanías de los terminales y muelles, de servicio de recepción de los residuos de carga y de las aguas de lastre de los buques con destino a dichas

instalaciones, regulados por los anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames.

Los titulares de estas instalaciones portuarias deberán disponer, además, de servicios de recepción para los desechos generados por los buques correspondientes a los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, en las condiciones establecidas en las Prescripciones Particulares, en el caso de que no exista ninguna empresa prestadora con licencia para prestar este servicio en el ámbito geográfico de dichas instalaciones.

Los desechos y residuos recogidos deberán ser sometidos a procesos de tratamiento y eliminación adecuados conforme a la Normativa vigente; en el caso de que dichos procesos no se lleven a cabo con medios propios, los titulares de estas instalaciones portuarias deberán acreditar un compromiso de aceptación de los desechos y residuos por parte de un gestor debidamente autorizado.

Los astilleros y las instalaciones y empresas de reparación naval o de desguace deberán disponer de instalaciones y medios para la recepción y tratamiento de sustancias que contribuyan a agotar la capa de ozono y los equipos que contienen dichas sustancias cuando éstos se retiren de los buques, según se contempla en el anexo VI del Convenio MARPOL 73/78.

Sin perjuicio de las autorizaciones que sean exigibles por otras Administraciones, la disponibilidad de estos servicios de recepción será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en los apartados anteriores. Así mismo, su no disponibilidad podrá ser causa para no autorizar la entrada de buques con destino a dichas instalaciones portuarias.

4. Los titulares de las citadas instalaciones portuarias deberán aprobar un Plan de Recepción de desechos y residuos con arreglo a lo indicado en el Anexo I del Real Decreto 1381/2002, que deberá ser aprobado por la Autoridad Portuaria y que pasará a formar parte del Plan de Recepción del puerto.

Trimestralmente, comunicarán a la Autoridad Portuaria la relación de servicios de recogida realizados, indicando el buque, el tipo de desecho o residuo y la cantidad recibida, entre otros datos que se les soliciten. Además, a cada buque que utilice sus servicios de recepción, estas instalaciones portuarias deberán expedir un recibo de residuos MARPOL, según el modelo unificado que figura en el anexo III del Real Decreto 1381/2002. La Autoridad Portuaria podrá supervisar el cumplimiento del Plan de Recepción de los titulares de dichas instalaciones.

5. En el supuesto de buques que no tengan como destino alguna de las instalaciones referidas anteriormente, corresponderá a las empresas que efectúen las operaciones de carga o descarga del buque garantizar la recepción de residuos de carga procedentes del mismo, si los hubiere, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y maniobra, evitando y combatiendo, en su caso, los derrames de carga accidentales.”

”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se incorpora como un nuevo apartado la obligatoriedad para las Autoridades Portuarias de elaborar a aprobar, previo informe de Puertos del Estado, un Plan de Recepción de Residuos procedentes de los buques, a revisar cada tres años, con arreglo al RD 1381/2002. Esta adición obliga a reenumerar el resto de apartados.

El artículo 130 de la Ley 48/2003, establece la obligación a las terminales portuarias y astilleros de recoger los residuos de carga, consistentes generalmente en restos de carga y lavazas de tanques, y de las sustancias que agotan la capa de ozono, resultantes por lo general de las operaciones de mantenimiento o desguace de instalaciones frigoríficas o de extinción de incendios. Dichos residuos no están incluidos en el servicio de recepción de desechos generados por los buques, regulado en el artículo 80, ya que los

residuos indicados resultan de la actividad propia de las instalaciones portuarias indicadas.

La modificación del primer párrafo del apartado 2 del artículo 130 de la Ley 48/2003 que se propone, pretende establecer con mayor precisión la obligación que tienen las terminales indicadas en lo referente a la recepción de residuos. Por un lado, se sustituye el término instalaciones de recepción y tratamiento por servicio de recepción ya que el objetivo principal es que las instalaciones portuarias recojan los residuos de los buques mientras que los procesos de tratamiento y eliminación pueden ser realizados por las mismas instalaciones portuarias o por otros gestores de residuos autorizados a los que se entreguen dichos residuos. Por otro lado, se modifica la relación de residuos que son objeto de este artículo, eliminando las aguas de sentinas que están reguladas por el artículo 80 y las aguas de limpieza de bodegas que se encuentran incluidas, por definición, en residuos de carga según el convenio MARPOL 73/78.

Con la adición del párrafo segundo del apartado 2 del artículo 130 de la Ley 48/2003 propuesta, se pretende establecer la obligación de que las terminales portuarias también presten el servicio de recepción de desechos generados por los buques, regulado en el artículo 80, para la recogida de desechos de los buques de los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, cuando dichas terminales portuarias se encuentren fuera del ámbito de prestación del servicio de recepción general del puerto y dicho servicio no esté cubierto por las empresas prestadoras generales del puerto. Esta situación se da cuando la terminal está separada del resto de la zona portuaria o cuando por la peligrosidad de los productos que se manipulan en la misma, existen restricciones severas de acceso a dichas instalaciones.

La adición del párrafo tercero que se propone, pretende garantizar que los procesos de tratamiento y eliminación que se apliquen a los residuos cumplan

con la normativa vigente en materia de gestión de residuos, permitiendo así mismo, que dichos procesos sean realizados con medios propios de los titulares de las terminales o astilleros o a través de terceros que estén autorizados como gestores de residuos por las administraciones competentes.

La modificación propuesta del último párrafo del apartado 2 de este artículo, pretende, en primer lugar, reemplazar instalaciones de recepción y tratamiento por servicios de recepción, en el mismo sentido indicado anteriormente. En segundo lugar, aplicar la caducidad del título de ocupación de dominio público por el incumplimiento de la obligación de disponer de servicio de recepción es desproporcionada y muy difícil de aplicar. Por tanto, se propone reemplazar dicha medida por la prohibición de la entrada de buques en la terminal o astillero, que puede ser de aplicación más factible y efectiva.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 20.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el apartado 20 del artículo tercero, que se reenumera como 24 con el siguiente contenido:

“

24. Se modifica el apartado 1 del artículo 132, que tendrá el siguiente contenido:

“1. La Autoridad Portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la Normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, y de la Normativa que afecte a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto.

A los efectos previstos en este apartado, corresponderá a los titulares de concesiones y autorizaciones el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titulares del centro de trabajo. En los espacios no otorgados en régimen de concesión o autorización, el consignatario que actúe en representación del armador responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante las maniobras de atraque, desatraque y fondeo del buque, y en general durante la estancia del mismo en el puerto salvo para las operaciones de carga, estiba, desestiba,

descarga o trasbordo de mercancías o de embarque o desembarque de pasajeros. Si se realizan estas operaciones o las de entrega, recepción, almacenamiento, depósito y transporte horizontal de mercancías en espacios no otorgados en concesión o autorización, responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación la empresa prestadora del servicio correspondiente.”

### **JUSTIFICACIÓN**

Se propone eliminar la responsabilidad de la Autoridad Portuaria en cuanto al control del cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, por considerarse que esta responsabilidad es competencia de otros órganos de la Administración Asimismo, se propone reordenar el artículo 132 de forma que, en lugar de añadirse un nuevo apartado 4, se incorpora el texto correspondiente del proyecto de Ley como un párrafo más del apartado 1, por relacionarse mejor con este apartado. Se añaden mejoras técnicas, para precisar el texto con más detalle.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**NUEVO APARTADO.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo apartado, que se numera como 25, con el siguiente contenido:

“

25. Se modifica el contenido de la Disposición adicional primera, que tendrá la siguiente redacción:

“El objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario a que se refiere el apartado 3 del artículo 1 de esta Ley se establece en el 2,5 por ciento.

“

**JUSTIFICACIÓN**

Se fija el valor del 2,5 para la rentabilidad anual del conjunto del sistema portuario, valor que se pretende superar en el año 2011 y siguientes, una vez superada la crisis.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 21.**

**DE SUPRESIÓN**

Se propone suprimir el apartado 21 del artículo tercero relativo a la creación y normativa aplicable a las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico.

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone la supresión de este punto dado que estaba referido a la creación y normativa aplicable a las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, por desaparecer esta figura y ser sustituida por las Sociedades de Gestión de Estibadores Portuarios.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 22**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la modificación del apartado 22 del Artículo tercero del Proyecto de Ley, que se reenumera como 26, quedando como sigue:

26. Se modifica la Disposición adicional novena, que tendrá la siguiente redacción:

“En el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de esta ley deberán adaptarse, en su caso, los pliegos vigentes de prescripciones particulares de los servicios portuarios a los contenidos de esta Ley. En el caso de que una Autoridad Portuaria no tuviera aprobados, en la fecha de entrada en vigor de la Ley, dichos pliegos, deberá tenerlos aprobados en dicho plazo.”

**JUSTIFICACIÓN**

Adaptar este artículo al contenido de las enmiendas propuestas para el Título III. Es decir, si los pliegos de prescripciones particulares de los servicios que ya hubieran sido aprobados deberán adaptarse al contenido de esta Ley en un plazo de un año. Si aún no se hubieran aprobado deberán aprobarse en el mismo plazo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 23.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone modificar el texto del apartado 23, que se reenumera como 27, quedando como sigue:

“ 27. Se modifica el apartado 2 de la disposición adicional decimotercera que quedará con la siguiente redacción:

“2. Dichas funciones serán ejercidas, en la forma que determine el Reglamento de Explotación y Policía, por el personal de la Autoridad Portuaria, debidamente cualificado y adscrito al Servicio de Policía a cuyo efecto tendrá la consideración de agente de la autoridad de la Administración Portuaria en el ejercicio de las potestades recogidas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin perjuicio de la obligación de colaborar siempre que sea preciso con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad”.

“

**JUSTIFICACIÓN**

Dentro del principio de que las funciones ejercidas por el personal de las Autoridades Portuarias no pueden exceder en ningún caso a las atribuidas a sus Consejos de Administración, se considera inconveniente que la Ley, en lo que se refiere a las funciones de policía especial, enunciadas en el artículo 4.1 de la Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, denomine con un calificativo específico (policía portuaria en el

proyecto de Ley o celadores-guardamuelles en la Ley 48/2003) aparte del personal de la Autoridad Portuaria que ejerce dichas funciones, ya que estas denominaciones son temporales y pueden variar.

Se propone por lo tanto la denominación genérica que perdure en el tiempo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**NUEVO APARTADO**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo apartado al artículo tercero, que se numera como 28 quedando como sigue:

28. Se modifica los apartados 2 y 3 de la disposición adicional decimoctava que quedarán con la siguiente redacción:

2. Se considerará abandonados aquellos buques que permanezcan durante más de tres meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las correspondientes tasas o tarifas, y así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

La declaración de abandono exigirá la tramitación del correspondiente procedimiento, en el que se acreditarán las circunstancias expresadas y en el que se dará audiencia al propietario, al naviero, al capitán del buque o, en su caso, al consignatario del buque, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. Declarado el abandono del buque por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, ésta procederá, bien a su venta en pública subasta, ingresando el producto de la enajenación en el Tesoro Público, previa detracción de los créditos devengados a su favor por las correspondientes tasas y tarifas portuarias, así como los gastos del procedimiento; o bien

procederá al hundimiento del buque cuando, por su estado, así lo aconsejen razones de seguridad marítima.

Cuando la venta regulada en el párrafo anterior tenga por objeto buques no comunitarios, se observará, además, las siguientes reglas:

a) Dicha venta tendrá la consideración de despacho a consumo de las mercancías y, por tanto, incluirá los trámites previstos para la importación de las mismas.

b) En el precio de venta estarán incluidos los tributos devengados con motivo de la importación. A los efectos de su constatación y de la contracción de los recursos propios comunitarios, dicha enajenación deberá comunicarse a la correspondiente Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria”

### **JUSTIFICACIÓN**

Con esta enmienda se introducen mejoras administrativas para agilizar la tramitación en caso de buques abandonados, cuya estancia en puerto suele suponer un gran perjuicio económico a las Autoridades Portuarias que sufren estos casos.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 24.**

**DE SUPRESIÓN**

Se propone suprimir el texto del apartado 24.

~~“24. Se modifica el apartado 2 de la disposición adicional decimonovena, que queda con el siguiente contenido:~~

~~“2. La edad de jubilación de los prácticos de puerto se fija con carácter general en los 65 años de edad, siempre que se superen los reconocimientos médicos reglamentarios establecidos.”~~

**JUSTIFICACIÓN**

A pesar de que en el proyecto de ley se estimó conveniente limitar con carácter general la edad de jubilación de las personas que prestan el servicio de practicaaje, la formación tan especializada y específica que requiere el ejercicio de esta actividad en un puerto determinado y las posibilidades de poder seguir prestando el servicio en algunos casos concretos más allá de la edad de 65 años, aconseja mantener la posibilidad que la ley vigente habilita de mantenerse los prácticos en activo hasta la edad de 70 años con determinados requisitos. Por ello se propone eliminar la modificación de dicho artículo y dejar subsistente la redacción vigente de este precepto.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 25.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la modificación del apartado 25 del artículo tercero, que se reenumera como 29, quedando como sigue:

“

29. Se adiciona una nueva disposición adicional vigesimoprimera con el siguiente contenido:

"Disposición adicional vigesimoprimera. Determinación de las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje, de la mercancía, de las embarcaciones deportivas y de recreo, de la tasa por utilización de la zona de tránsito, de la tasa de ayudas a la navegación, de la tarifa fija por el servicio de recepción de desechos generados por buques y de los coeficientes correctores a la tasa del buque, de la mercancía y del pasaje.

1. Las cuantías básicas de la tasa del buque (B y S), de la tasa del pasaje (P), de la tasa de la mercancía (M), de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (E), de la tasa por utilización de la zona de tránsito (T) y de la tasa de ayudas a la navegación (A), establecidas en la presente Ley, podrán ser revisadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, o en la que en su caso, se apruebe.

2. El valor de la cuantía básica de la tarifa fija por los servicios de recepción de desechos generados por buques (R) establecida en la presente Ley, podrá ser revisada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.

3. Las Autoridades Portuarias acordarán con el organismo público Puertos del Estado, en el marco de los acuerdos del Plan de Empresa, las correspondientes propuestas de coeficientes correctores a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía de acuerdo con los límites y criterios establecidos en el artículo 7 g) de esta Ley. El acuerdo finalmente alcanzado se elevará al Ministerio de Fomento, que lo remitirá, si procede, al Ministerio de Economía y Hacienda para su incorporación al Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.

4. El Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, oída la Intervención General de la Administración del Estado, establecerá los criterios de elaboración de las contabilidades de costes que han de desarrollar las Autoridades Portuarias, con el objeto de que las propuestas de coeficientes correctores tomen en consideración la estructura de costes con idéntica metodología en todas las Autoridades Portuarias. Asimismo, dicho Departamento podrá fijar los criterios generales de elaboración y presentación de las citadas propuestas

5. Hasta la aprobación de los criterios generales que deben regir las propuestas de coeficientes correctores y de los criterios de contabilidad de costes, las Autoridades Portuarias podrán realizar libremente sus propuestas de coeficientes correctores, siempre que respeten los límites establecidos en el apartado 7 g) de esta Ley. “

### **JUSTIFICACIÓN**

Mediante esta enmienda se pretende redundar en la posibilidad de revisar las cuantías básicas de las tasas en la Ley de Presupuestos Generales, o en la que proceda, y se establece el procedimiento para la propuesta y establecimiento, también por Ley de los coeficientes correctores, para cada Autoridad Portuaria, de las tasas del buque, pasaje y mercancía, así como de la tarifas fija de los servicio Marpol. Este procedimiento se sujeta a los criterios que el Ministerio de Fomento determine por Orden, los cuales, en todo caso,

respetarán los principios generales de máxima contribución del puerto a su entorno económico, de autosuficiencia económica y de garantizar la leal competencia interportuaria.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 26.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone reenumerar el apartado 26 del artículo tercero como 30, quedando como sigue:

“

30. Se añade una nueva disposición adicional vigesimosegunda, que tendrá el siguiente contenido:

"Disposición adicional vigesimosegunda. Instrucciones técnicas en el servicio de manipulación de mercancías.

Por el Ministerio de Industria, ....”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica en coherencia con la presentación de otras enmiendas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 27.**

**DE SUPRESIÓN**

Se propone la supresión completa del apartado 27 del artículo tercero, en coherencia con la propuesta de enmiendas que agrupan en un nuevo Título V toda la regulación completa que afecta al régimen de gestión de los trabajadores del servicio portuario de manipulación de mercancías.

~~“27. Se añade una nueva disposición adicional vigesimotercera con la siguiente redacción:~~

~~1. La transformación de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico se registrará por lo dispuesto en la Ley 3/2009, de 3 de abril, sobre modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles.~~

~~2. Las Autoridades Portuarias enajenaran sus acciones, por su valor nominal, de las Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba en las que participen, cuando se produzca el acuerdo de adaptación, teniendo derecho a la liquidación de su participación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 225 de la Ley de Sociedades Anónimas.~~

~~3. Los trabajadores que a la entrada en vigor de la presente Ley pertenezcan a las plantillas de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba o de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico continuaran integrados con los mismos derechos y obligaciones anteriores a la transformación, en las plantillas de las correspondientes Sociedades de Gestión de Estibadores Portuarios.~~

~~4. Los acuerdos de adaptación de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba y el de transformación de la Agrupaciones Portuarias de Interés~~

~~Económico en Sociedades de Gestión de Estibadores Portuarios, se producirán en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley.~~

~~5. Si en el plazo de dos años desde la adaptación de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba o de la Agrupación Portuaria de Interés Económico a Sociedad de Gestión de Estibadores Portuarios, tuviese lugar la extinción del contrato de trabajo del personal no estibador portuario, que viniera prestando servicios con una antigüedad mínima de un año en la mencionada Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba o en la Agrupación Portuaria de Interés Económico a la entrada en vigor de la presente Ley, el trabajador afectado tendrá derecho a percibir la indemnización legal que le corresponda o, a su opción, ingresar como personal laboral, en la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito operase la Sociedad Estatal o la Agrupación Portuaria, en las condiciones existentes en la Autoridad Portuaria, que deberán ser acordes con su cualificación profesional y con el reconocimiento de la antigüedad que tenga acreditada. El trabajador no podrá ejercitar este derecho de opción, cuando la causa de la extinción unilateral del contrato de trabajo fuese el despido disciplinario declarado procedente por la extinción del contrato por causas objetivas previstas en los apartados a), b) o d) del artículo 52 del Estatuto de los Trabajadores”~~

## **JUSTIFICACIÓN**

Se propone la supresión de este apartado en coherencia con las enmiendas que agrupan en un nuevo Título V toda la regulación del régimen de gestión de los trabajadores de estiba.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 28.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone reenumerar el apartado 28 del artículo tercero como 31, quedando como sigue:

“

31. Se añade una nueva disposición adicional vigesimotercera, con la siguiente redacción:

“Disposición adicional vigesimotercera. Suspensión temporal del régimen jurídico que regula el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

El Gobierno, teniendo en cuenta las circunstancias económicas concretas en las que se desarrolla el servicio de manipulación de mercancías en cada puerto, así como su eventual repercusión negativa sobre la economía nacional o sobre distintos sectores económicos afectados por el régimen de gestión de los trabajadores para la prestación de dicho servicio, podrá suspender temporalmente la aplicación de cualquiera de las previsiones contenidas en la presente Ley respecto a dicho régimen, estableciendo al efecto las medidas necesarias para mantener la regularidad y continuidad precisas para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías. Tal suspensión se mantendrá mientras permanezcan las circunstancias y condiciones que la justifiquen, con objeto de garantizar una adecuada ordenación y desarrollo de la actividad económica en el sector afectado.”

## **JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica en coherencia con la presentación de otras enmiendas.

Además, se propone limitar la potestad del Gobierno de suprimir las previsiones de la Ley al régimen de gestión de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, con el objeto de que no represente una habilitación general al Gobierno para suprimir cualquier artículo de la regulación de servicios establecido en la Ley. Un ejemplo de la aplicación de este artículo es la exención temporal del régimen de gestión de los estibadores para la pesca congelada, que sigue vigente desde 1994.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 29.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone una modificación del apartado 29 del artículo tercero, que se reenumera como 32, quedando del siguiente tenor:

32. Se añade una nueva disposición adicional vigesimocuarta, con la siguiente redacción:

“Disposición adicional vigesimocuarta. Autorización extraordinaria de atraque en los puertos españoles.

El Ministro de Fomento, podrá acordar, con carácter imperativo, que se adopten todas las medidas necesarias para garantizar el atraque en un puerto español específico, de un determinado buque o grupo de buques, cuando concurren acreditadas razones de defensa, orden público o cualquier otra causa de interés público que así lo requiera, sin perjuicio de las competencias atribuidas al Director General de la Marina Mercante, previstas en la Disposición Adicional Vigesimoquinta de la Ley 27/92, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La Autoridad Portuaria o la Administración autonómica, en el caso de puertos de su competencia, afectada por la decisión señalada en el párrafo anterior será oída, siempre que sea posible, en las 48 horas previas a la adopción de acuerdo, debiendo en todo caso prestar la colaboración necesaria para la ejecución de la decisión adoptada.”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se hace extensiva esta disposición a todos los puertos españoles y no sólo a los puertos de interés general, ya que las causas de interés público también deben poder afectarles. A su vez, dada la posible urgencia de estas causas y por eficacia es conveniente que el acuerdo sea tomado por el Ministro, en lugar de por el Gobierno, para una mayor capacidad de reacción.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 30.**

**DE SUPRESIÓN**

~~“30. Se añade una nueva disposición adicional vigesimosexta, con la siguiente redacción:~~

~~“Disposición adicional vigesimosexta. Actividades de carácter formativo o educativo en el ámbito náutico deportivo.~~

~~En los Pliegos de condiciones, que rijan los concursos que se convoquen para el otorgamiento de concesiones sobre el dominio público portuario referidas a instalaciones náutico deportivas, previstos en el artículo 111 de esta Ley, se incluirá, como criterio de valoración para la adjudicación, cuando lo estime oportuno la Autoridad Portuaria, la realización en tal ámbito de actividades de carácter formativo o educativo.~~

~~También podrá preverse en tales casos por los Pliegos el otorgamiento de una prórroga al finalizar el plazo inicial de la concesión, dentro siempre del plazo máximo legal, subordinada a la realización de ciertos niveles de actividad formativa o educativa durante todo el plazo concesional.”~~

**JUSTIFICACIÓN**

El contenido de este apartado básicamente se ha incorporado a la enmienda del apartado 14, correspondiente al artículo 111 de la Ley 48/2003 por considerarse técnicamente más adecuado.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 31.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone una modificación del apartado 31 del artículo tercero, quedando numerado como 33, y del siguiente tenor:

33. Se añade una nueva disposición adicional vigesimoquinta, con la siguiente redacción:

“Disposición adicional vigesimoquinta. Recursos contra acuerdos de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.

Los acuerdos que adopten los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias u omisiones de los mismos ....”

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone modificar la denominación de la disposición para ajustarla a su contenido y para que no sea menos limitativa que éste ya que regula no únicamente los recursos contra acuerdos contrarios a lo decidido en el plan de empresa sin contra cualquier otra infracción de lo previsto en la Ley. Además corrección técnica en coherencia con la presentación de otras enmiendas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 32.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone una modificación del apartado 32 del artículo tercero, quedando numerado como 34, del siguiente tenor:

34. Se añade una nueva disposición adicional vigesimosexta, con la siguiente redacción:

“Disposición adicional vigesimosexta. Especialidad en la aplicación del Estatuto Básico del Empleado Público.

.

No será de aplicación al personal ....”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica en coherencia con la presentación de otras enmiendas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 33.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone una modificación del apartado 33 del artículo tercero, quedando numerado como 35, y del siguiente tenor:

35. Se añade una nueva disposición adicional vigesimoséptima, con la siguiente redacción:

“Disposición adicional vigesimoséptima. Contratación mínima de personal estibador en relación laboral común por las empresas estibadoras.

El número de trabajadores contratados en relación laboral común será el que se determine en la licencia del servicio de manipulación de mercancías que, en todo caso, deberá cubrir, al menos, una cuarta parte de la actividad total de la empresa en este servicio en cómputo interanual, salvo lo previsto a estos efectos en el apartado 4 del artículo 141 del título V de esta Ley.

En las licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías se establecerá, como causa de extinción, el incumplimiento de la obligación de mantener contratados en relación laboral común el número de trabajadores que se corresponda con el porcentaje al que se refiere el apartado anterior.

Igualmente, los acuerdos del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria sobre el otorgamiento de nuevas licencias del servicio de manipulación de mercancías o sus prórrogas en los que no se dé cumplimiento a dicha obligación serán nulos de pleno derecho.

...”

### **JUSTIFICACIÓN**

Mediante esta enmienda se sustituye los términos contratos por licencia, siguiendo las directrices de la Comisión Nacional de Competencia.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 34.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone una modificación del apartado 34 del artículo tercero, quedando numerado como 36 y del siguiente tenor:

36. Se añade una nueva disposición adicional vigesimoctava, con la siguiente redacción:

“Disposición adicional vigesimoctava. Publicidad de las normas de contratación.

.

Las instrucciones reguladoras de los procedimientos de contratación ....”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica en coherencia con la presentación de otras enmiendas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 35.**

**DE SUPRESIÓN**

Se propone la supresión del apartado 35 del artículo tercero, en coherencia con la propuesta de enmiendas que agrupan en un nuevo Título V toda la regulación completa que afecta al régimen de gestión de los trabajadores del servicio portuario de manipulación de mercancías.

~~“35. Se añade una nueva disposición adicional trigesimoprimera, que tendrá el siguiente contenido:~~

~~“Disposición adicional trigesimoprimera. Excepciones a la exigencia de titulación en el servicio de manipulación de mercancías.~~

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

~~a) Los estibadores portuarios de las Sociedades de Gestión de Estibadores Portuarios, así como, los que tengan suspendida la relación laboral especial y presten servicios en régimen de relación laboral común en empresas titulares de títulos habilitantes para la gestión del servicio de estiba y desestiba.”~~

**JUSTIFICACIÓN**

Se propone la supresión de este artículo en coherencia con las enmiendas que agrupan en un nuevo Título V toda la regulación del régimen de gestión de los trabajadores de estiba.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 36.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone una modificación del apartado 36 del artículo tercero, que se reenumera como 37, quedando del siguiente tenor:

“

37. La disposición transitoria segunda tendrá la siguiente redacción:

“La mención realizada en el apartado 2 de la Disposición Transitoria segunda al artículo 19 se tendrá por hecha al artículo 10.”

“

**JUSTIFICACIÓN**

La enmienda propuesta al segundo párrafo del apartado 6 del artículo 10 del Proyecto de Ley propone mantener el límite del 20% por ciento cada quince años para la actualización de la valoración de los terrenos que constituyen la base imponible de la tasa de ocupación. En coherencia con esta enmienda se propone la sustitución del contenido de este apartado 36 por el cambio de mención citado. Además se realiza una corrección técnica en la numeración del apartado en coherencia con la presentación de otras enmiendas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 37.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone una modificación del apartado 37 del artículo tercero, que se reenumera como 38, quedando del siguiente tenor:

38. La disposición transitoria duodécima queda redactada de la forma siguiente:

"Disposición transitoria duodécima. Régimen de determinadas empresas exentas del servicio de manipulación de mercancías.

Las empresas titulares de concesiones de dominio público exentas del servicio de estiba y desestiba al amparo del artículo 2.g) del Real Decreto-ley 2/1986 quedarán excluidas de la obligación de participar en las Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios, hasta el término del período concesional, sin perjuicio de lo que se establece en el artículo 144 y 145 respecto de la capacitación de su personal."

**JUSTIFICACIÓN**

Mediante esta enmienda se sustituye las figuras de Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba y Agrupaciones Portuarias de Interés Económicos por las nuevas Sociedades Anónimas de Gestión de Estibadores Portuarios.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 38.**

**DE SUPRESIÓN**

Se propone la supresión del apartado 38 del artículo tercero.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica por adopción de un nuevo modelo de aplicación de tasas.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 39.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone una modificación del apartado 39 del artículo tercero, quedando del siguiente tenor:

39. Se añade una nueva disposición transitoria decimoquinta, que tendrá el siguiente contenido:

“Disposición transitoria decimoquinta. Régimen transitorio para el otorgamiento de bonificaciones para incentivar mejores prácticas medioambientales.

Hasta que se aprueben las guías de buenas prácticas ambientales de la operativa de buques en los puertos, las Autoridades Portuarias otorgarán la bonificación prevista en el artículo 19.1. a) de esta Ley, si la empresa Naviera que opera el buque dispone únicamente de la certificación del cumplimiento por el buque de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales, emitida por una entidad de certificación acreditada para ello por organismos pertenecientes a la International Accreditation Forum.”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con la realizada para el apartado 1 a) del Artículo 19.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**NUEVO APARTADO**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 40, con el siguiente contenido:

“

“40. El actual Anexo “Asignación de grupos de mercancías”, pasa a ser Anexo I con la misma denominación, asignándose al Grupo 3 las mercancías con los siguientes códigos:

0302B, 0303A, 0303B, 0304, 0305, 0306 y 0307.

Además, se desagregan los siguientes códigos:

a) El código 3825 en los dos siguientes:

3825 A: Productos residuales de la industria química o de las industrias conexas, no expresados ni comprendidos en otra parte; lodos de depuración; los demás desechos citados en la Nota 6 de este capítulo

3825 B: Desechos y desperdicios municipales,  
asignándose al grupo 2 las mercancías con el código 3825 B

b) El código 8702 en los dos siguientes:

8702 A: Vehículos automóviles para el transporte de diez personas o más, conductor incluido, excluidos los vehículos eléctricos o híbridos

8702 B: Vehículos automóviles eléctricos o híbridos para el transporte de diez personas o más,

asignándose al grupo 4 las mercancías con el código 8702 B

c) El código 8703 en los dos siguientes:

8703 A: Coches de turismo y demás vehículos automóviles proyectados principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida nº 8702), incluidos los vehículos del tipo familiar y los de carreras, que no sean eléctricos o híbridos

8703 B: Coches de turismo y demás vehículos automóviles proyectados principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida nº 8702), incluidos los vehículos del tipo familiar y los de carreras, que sean eléctricos o híbridos.

asignándose al grupo 4 las mercancías con el código 8703 B.

”

### **JUSTIFICACIÓN**

Se propone reducir el grupo al que están asignados ciertos productos pesqueros congelados y refrigerados con el objeto de contribuir a paliar los efectos de la actual coyuntura económica en el sector pesquero.

Además se propone desagregar el código 3825 a efectos de pasar al grupo 2 los desechos y desperdicios municipales, los cuales no aparecían claros en ningún grupo y, en todo caso, no deben estar asignados al grupo 5.

Asimismo, se pasan, previa desagregación de la partida, del grupo 5 al grupo 4 los automóviles eléctricos o híbridos con el objeto de contribuir a la sostenibilidad ambiental y fomentar la localización en España de la industria automovilística dedicada a la fabricación de vehículos ecológicos.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. PRIMER PÁRRAFO.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el primer párrafo del apartado 40, que se reenumera como 41, quedando como sigue:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con la propuesta en relación con la asignación de grupos a mercancías.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. EPÍGRAFE 2º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se cambia la definición incluida en el epígrafe 2º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, quedando como sigue:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

2ª Eslora total: en buques y embarcaciones, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del buque o embarcación, situados uno en la parte más a proa y el otro en la parte más a popa. En el resto de artefactos flotantes, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del artefacto, situados en los puntos del citado artefacto más alejados entre sí. La eslora total excluye todas las partes móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la identidad estructural de la embarcación.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se sustituye el término de eslora por eslora total, para darle coherencia con la terminología al uso en este ámbito.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. EPÍGRAFE 11º**

**DE MODIFICACIÓN**

Se cambia la definición incluida en el epígrafe 11º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, quedando como sigue:

**41.** Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

11ª Terminal marítima de mercancías: instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y trasbordo marítimos, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de las mercancías y los elementos de transporte, así como para su ordenación y control.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se añade a la definición de terminal marítima la posibilidad de realizar actividad de almacenamiento depósito temporal, además de la operación puramente intermodal de transferencia entre los modos marítimo y terrestre, el tránsito o el trasbordo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. EPÍGRAFE 12º**

**DE MODIFICACIÓN**

Se cambia la definición incluida en el epígrafe 12º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, quedando como sigue:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

12ª Puerto base de cruceros: puerto en el que, para una escala determinada, se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

a) Que en la escala inicien o finalicen el crucero al menos un 50 por 100 del total de pasajeros de esa escala.

b) Que en la escala del crucero, el total de pasajeros que inicien o finalicen su viaje no sea inferior a 250.

Se entiende que inician o finalizan el crucero aquellos pasajeros que no sean declarados en régimen de crucero turístico en tránsito.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se aclara en que circunstancias los pasajeros inician o finalizan el crucero.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. EPÍGRAFE 14º**

**DE MODIFICACIÓN**

Se cambia la definición incluida en el epígrafe 14º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, quedando como sigue:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

14ª Estación o terminal marítima de pasajeros: instalación destinada a facilitar el acceso de los pasajeros y sus equipajes, y de vehículos en régimen de pasaje, desde tierra a los buques y desde éstos a tierra, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de los vehículos en régimen de pasaje, así como edificios para el control y ordenación de pasajeros, vehículos y equipajes y la prestación de servicios auxiliares.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se amplía la definición con el objeto de aclarar que la estación o terminal de pasajeros puede incluir superficies anejas para el depósito y almacenamiento temporal, así como edificaciones para el control y la ordenación y para la prestación de otros servicios auxiliares.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. EPÍGRAFE 15º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se cambia la definición incluida en el epígrafe 15º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, quedando como sigue:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

15ª Pasajero: persona que viaje a bordo de un buque, que no tenga la condición de tripulante, incluidos los conductores de elementos de transporte sujetos a la tasa de la mercancía.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. EPÍGRAFE 16º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se cambia la definición incluida en el epígrafe 16º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, quedando como sigue:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

16ª Estación o terminal marítima de pasajeros dedicadas a uso particular: aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se presten servicios al pasaje transportado en buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en dicho título.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se sustituye el contrato por la licencia en el vínculo entre Autoridad Portuaria y prestadores de servicios portuarios, en este caso, de manipulación de mercancías.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. NUEVO EPÍGRAFE.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se añade un nuevo epígrafe, numerado como 17, al apartado 40, que se reenumera como apartado 41, con una nueva definición, tal y como sigue:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

17º. Terminal de mercancías dedicada a uso particular: aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías propiedad del titular de la misma o de sus accionistas o partícipes, así como del grupo de empresas al que pertenezca, o se operen buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en el título concesional. Asimismo es aquella otorgada en concesión o autorización al titular de una planta de transformación o instalación industrial o a una empresa de su mismo grupo empresarial, no abierta al tráfico comercial general en la que se manipulen mercancías directa y exclusivamente vinculadas con la referida planta o instalación de proceso industrial y esté expresamente identificada en el título concesional.

...”

### **JUSTIFICACIÓN**

Se añade esta definición a efectos de completar las que aparecen en el texto del proyecto de Ley.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. EPÍGRAFE 17º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe 17º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 18º y cambiando su texto como sigue:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

18ª Empresa estibadora: aquélla que es titular de una licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se sustituye el contrato por la licencia en el vínculo entre Autoridad Portuaria y prestadores de servicios portuarios, en este caso, de manipulación de mercancías.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. EPÍGRAFE 18º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe 18º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 19º y cambiando su texto como sigue:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

19ª Grupo empresarial: se entenderá aplicable este concepto en los supuestos a los que se refiere el artículo 42.1 del Código de Comercio y del artículo 87 del Real Decreto legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. NUEVO EPÍGRAFE 20º.**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo epígrafe 20º al apartado 40, que se reenumera como apartado 41, con el siguiente texto:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

20ª Servicio marítimo: el que se presta a un determinado tipo de tráfico en un puerto, cuando el buque o conjunto de buques de la misma compañía naviera o de cruceros unen dicho puerto con otros determinados, transportando un mismo tipo y naturaleza de mercancías o un determinado tipo de pasaje, elemento de transporte o unidad de carga.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se incorpora aquí esta definición trasladándola desde el articulado a fin de que sirva como referencia cada vez que se cite en el texto de Ley, simplificando el mismo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. NUEVO EPÍGRAFE 21º.**

**DE ADICIÓN**

Se añade un nuevo epígrafe 21º al apartado 40, que se reenumera como apartado 41, con el siguiente texto:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

21ª Servicio marítimo regular: el que se presta a un determinado tipo de tráfico en un puerto, cuando el buque o conjunto de buques de la misma compañía naviera o de cruceros (o bien un conjunto de buques de distintas compañías navieras con acuerdos de explotación compartida) unen dicho puerto con otros determinados, transportando un mismo tipo y naturaleza de mercancías o un determinado tipo de pasaje, elemento de transporte o unidad de carga, y además, se oferta de forma general y con publicidad a los posibles usuarios, se presta en condiciones de regularidad, con orígenes, destinos y fechas preestablecidos y con una frecuencia de al menos 24 escalas al año en el puerto correspondiente.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Se incorpora aquí esta definición trasladándola desde el articulado a fin de que sirva como referencia cada vez que se cite en el texto de Ley, simplificando el

mismo. Se añade en este caso la posibilidad de que las compañías navieras puedan operar con acuerdos de explotación compartida, en coherencia con el texto de Ley.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. EPÍGRAFE 19º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe 19º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 22º y cambiando su texto como sigue:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

22ª Servicio marítimo de autopistas del mar: aquél servicio marítimo regular, de alta frecuencia y regularidad, destinado a atender preferentemente tráfico de mercancías transportadas en elementos de transporte aptos para su circulación por carretera que conecten los puertos españoles con puertos de otros países de la Unión Europea. Además, deberán formar parte integrante de las Autopistas del Mar de la Red Transeuropea de Transporte, de conformidad con lo establecido en la Decisión núm. 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión núm. 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea del transporte y con el Reglamento (CE) núm. 807 2004, o de las acciones correspondientes de Autopistas del Mar del programa Marco Polo, con arreglo al Reglamento (CE) 923/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, que modifica el Reglamento (CE) 1692/2006, por el que se establece el segundo programa Marco Polo.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se redefine la Autopista del Mar como un servicio marítimo regular, en línea con la definición dada anteriormente para este tipo de servicios, con una serie de características técnicas acuñadas en el acervo comunitario referente a estos proyectos (alta frecuencia, tráficos de elementos de transporte aptos para la carretera y puertos de países de la Unión Europea), y con la condición de que pertenezcan a la Red Transeuropea de Transporte o al capítulo correspondiente del Programa Marco Polo II.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. EPÍGRAFE 20º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe 20º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 23º y cambiando su texto como sigue:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

23ª Referencial del servicio: documento normativo que contiene las características técnicas certificables del servicio y el plan para verificar el cumplimiento de las mismas.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. EPÍGRAFE 21º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe 21º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 24º y cambiando su texto como sigue:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

24ª Referencial específico del servicio: referencial adaptado al esquema o estructura de operaciones y servicios propio de un determinado puerto.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. EPÍGRAFE 22º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe 22º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 25º y cambiando su texto como sigue:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

25ª Excursiones marítimas: aquellos servicios marítimos de pasajeros asociados con la realización de viajes turísticos en buques o embarcaciones que parten de un puerto y, después de seguir un itinerario, vuelven al puerto de partida en un periodo de duración no mayor de 12 horas, pudiendo realizar fondeos y escalas intermedias en otro puerto pero debiendo realizar el itinerario completo todos los pasajeros.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica. Se aclara que son servicios de pasajeros.

La imposibilidad de hacer escalas en otro puerto no debe incluirse en el concepto de excursión marítima. Para que no pueda confundirse con tráficos de pasajeros en régimen de pasaje, el elemento diferencial es que todos los pasajeros deben hacer el itinerario completo.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. EPÍGRAFE 23º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe 23º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 26º y cambiando su texto como sigue:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

26ª Gran reparación: A los efectos de esta Ley, se entenderá por gran reparación la definida en el apartado 33 del artículo 2 del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles.

...”

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica.

**ENMIENDA AL ARTÍCULO TERCERO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**APARTADO 40. EPÍGRAFE 24º.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica el epígrafe 24º del apartado 40, que se reenumera como apartado 41, renumerándose el epígrafe como 27º y cambiando su texto como sigue:

41. Se adiciona un Anexo II, con el siguiente contenido:

“Anexo II. Glosario de definiciones a efectos de esta ley:

...

27ª Transporte marítimo de corta distancia (TMCD): aquel servicio marítimo para tráfico de mercancías y pasajeros que se realiza mediante buques cuya ruta marítima discurre exclusivamente en Europa entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa, incluyendo sus islas u territorios de soberanía no continentales. Este concepto se extiende también al transporte marítimo entre los Estados miembros de la Unión Europea y Noruega e Islandia y otros Estados del Mar Báltico, el Mar Negro y el Mar Mediterráneo.

...”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se incorpora correcciones técnicas que permiten adaptar mejor el concepto al acuñado en el acervo comunitario. Al incluirse la ruta completa en Europa se pretende evitar que se enmarquen en este concepto escalas en Europa de rutas transoceánicas, con las consecuencias que ello tiene sobre la aplicación de la tasa del buque a todos aquellos agentes que se acogen a la correspondiente cuantía básica S.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA. MENCIONES. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se realiza la siguiente modificación de carácter técnico:

**“Disposición adicional primera. Menciones.**

Las menciones que en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, y en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre se hacen a “tasa por ocupación privativa del dominio público portuario”, “tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades industriales, comerciales y de servicios”, “tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias”, “servicios portuarios básicos” “activo fijo neto”, “usos no portuarios”, y “Plan de utilización de espacios portuarios”, se entenderán hechas a “tasa de ocupación”, “tasa de actividad”, “tasas de utilización”, “servicios portuarios”, “activo no corriente neto”, “actividades realizadas en el ámbito de la interacción puerto-ciudad” y “Delimitación de Espacios y Usos Portuarios”, respectivamente.

En el ámbito de la prestación de servicios portuarios, las menciones que en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, se hacen a “contrato” deben entenderse hechas a “licencia”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se sustituye el contrato por la licencia en el vínculo entre Autoridad Portuaria y prestadores de servicios portuarios y se añaden nuevas denominaciones al efecto de que la Ley 27/92 y la Ley 48/2003 también las recojan.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se añade una nueva Disposición Adicional Segunda al Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

**“Disposición adicional segunda. Financiación y asistencia.**

“1. Los organismos públicos portuarios podrán voluntariamente prestarse asistencia entre sí, poniendo unos sus excedentes de tesorería a disposición de otros que los necesiten. Puertos del Estado habrá de fijar en cada caso el interés de los préstamos de acuerdo con las condiciones del mercado, y habrá de autorizar singularmente y con carácter previo cada operación, a fin de que no suponga beneficio económico o transferencia de crédito sin contraprestación, ni implique cualquier otra medida que dificulte o distorsione la libre competencia entre los puertos de interés general. Estas operaciones se formalizarán mediante un Convenio de préstamo financiero, que deberá ser aprobado previamente por Puertos del Estado.

2. Excepcionalmente, cuando concurren circunstancias extraordinarias que imposibiliten dificulten o no aconsejen que una Autoridad Portuaria pueda cubrir necesidades financieras, debidas a causas sobrevenidas o a disfuncionalidades derivadas de la gestión, acudiendo con sus propios medios al mercado de capitales, Puertos del Estado a iniciativa propia podrá intervenir, mediante cualquier medio, en la financiación de una Autoridad Portuaria. La resolución habrá de ser adoptada por su Consejo Rector a iniciativa de su

Presidente, estableciendo la forma de asistencia que considere más idónea y atendiendo a las circunstancias concretas de cada caso.

3. En el caso previsto en el apartado anterior, Puertos del Estado, con la aprobación de su Consejo Rector, podrá conceder créditos o préstamos, condicionando su otorgamiento al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) La suscripción de un Convenio de Normalización Financiera, cuyo objeto sea definir las condiciones del préstamo, así como la estrategia y acciones exigidas para lograr la estabilidad financiera de la Autoridad Portuaria firmante, estableciendo para ello los mecanismos de intervención necesarios para alcanzar dicho objetivo.

b) Dicho Convenio deberá prever la creación de una Comisión de Seguimiento, compuesta por un representante de la Autoridad Portuaria, uno de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se localiza la Autoridad Portuaria y tres del Organismo Público Puertos del Estado, con el fin de supervisar el cumplimiento del Convenio de Normalización.

c) La Comisión de Seguimiento estará presidida por uno de los representantes de Puertos del Estado, asumiendo todas las competencias y funciones necesarias para garantizar el cumplimiento del Convenio de Normalización.

d) Ningún órgano de la Autoridad Portuaria podrá modificar lo dispuesto en el Convenio de Normalización, sin la autorización previa del Consejo Rector de Puertos del Estado.

4. Cuando los recursos sean los previstos en el artículo 2.1. d) y e) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, se podrá supeditar su concesión a las mismas condiciones establecidas en el apartado 3, a propuesta de Puertos del Estado, del órgano competente del Estado o de la Administración Pública que gestione la asignación de dichos recursos. No obstante, cuando los recursos sean los previstos en el artículo 2.1. d) correspondientes a aportaciones recibidas del Fondo de Compensación, lo dispuesto en el apartado 3 únicamente será de aplicación cuando se destinen a cofinanciar actuaciones incluidas en los numerales 2º y 5º del apartado 5 b) del Artículo 4.

## **JUSTIFICACIÓN**

Se pretende garantizar, en aquellos casos que la situación financiera de una Autoridad Portuaria presente disfuncionalidades económico-financieras, la posibilidad de prestar asistencia, bajo la coordinación de Puertos del Estado en defensa del interés general y de la leal competencia entre Autoridades Portuarias.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica la Disposición Transitoria Segunda, que tendrá la siguiente redacción:

“Disposición transitoria segunda. Licencias de prestación de servicios portuarios básicos.

1. Las empresas que a la entrada en vigor de esta Ley sean titulares de licencias de prestación de servicios portuarios básicos, accederán directamente a la correspondiente licencia del servicio portuario otorgada por la Autoridad Portuaria.

2. Los titulares de las licencias otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley deberán adecuarse a los nuevos Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio que, en su caso se aprueben, de acuerdo con lo previsto en los artículos 62 y 66.2 y en la Disposición Adicional novena de esta Ley.

En cualquier caso se deberá aplicar la tasa de actividad, con las adaptaciones que procedan de acuerdo con lo establecido en esta ley.

3. En el caso de que el número de prestadores del servicio se encuentre limitado o se limite por la Autoridad Portuaria, el titular de una licencia de prestación de servicio portuario básico accederá directamente a la obtención de una de las licencias para la prestación del servicio portuario durante el tiempo de vigencia que reste a su título habilitante, que no podrá exceder del previsto

en el artículo 61 de esa ley, salvo cuando se produzca lo dispuesto en el artículo 68.1. c) que procederá la extinción de la licencia.”

### **JUSTIFICACIÓN**

Se sustituye el contrato por la licencia en el vínculo entre Autoridad Portuaria y prestadores de servicios portuarios, adaptando esta disposición al contenido de las enmiendas que modifican el régimen de prestación de servicios portuarios desde contratos de gestión indirecta a licencia.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA.  
TRANSFORMACIÓN DE SOCIEDADES ESTATALES DE ESTIBA Y  
DESESTIBA EN AGRUPACIONES PORTUARIAS DE INTERÉS  
ECONÓMICO. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY  
48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE  
PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL  
Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**DE SUPRESIÓN**

Se suprime la Disposición transitoria tercera. Transformación de Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico.

**JUSTIFICACIÓN**

Al crearse la nueva Sociedad de Gestión de Estibadores Portuarios ya no ha de regularse una transformación entre las figuras existentes.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUARTA. MANIPULACIÓN DE MEDIOS MECÁNICOS DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se renumera la Disposición transitoria cuarta. Manipulación de medios mecánicos de las Autoridades Portuarias, como Disposición transitoria tercera, sin modificar su contenido.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica debido a la enmienda de supresión de la Disposición transitoria tercera.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA QUINTA. RÉGIMEN TRANSITORIO APLICABLE A LOS PLANES DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica la Disposición transitoria quinta, que se reenumera como Disposición Transitoria cuarta, quedando como sigue:

**Disposición transitoria cuarta. Régimen transitorio aplicable a los Planes de utilización de los espacios portuarios y a los Planes Directores.**

1. Los Planes de utilización de los espacios portuarios aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley mantendrán su vigencia y surtirán todos los efectos previstos en la presente ley para la Orden Ministerial de delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. No obstante lo anterior, cuando se proceda a su primera modificación tras la entrada en vigor de esta ley, los planes deberán adaptarse a lo dispuesto en los artículos 96 y 97 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada al mismo por la presente ley en los apartados 6 y 7 del artículo tercero.

2. Los Planes de utilización de los espacios portuarios que, a la entrada en vigor de esta ley, se encuentren en tramitación deberán ajustar su contenido a lo previsto en el artículo 96 y 97 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en su redacción original.

3. Los Planes Directores de Infraestructuras del puerto que se encontraran aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley mantendrán su vigencia. Asimismo los Planes Directores que, a la entrada en vigor de esta

Ley, se encuentren en tramitación deberán ajustar su contenido a lo previsto en el artículo 38 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en su redacción original.

### **JUSTIFICACIÓN**

Se mantienen los PUEP y los Planes Directores actuales en tramitación hasta su aprobación, si bien cuando se produzca su primera modificación habrán de adaptarse al actual proyecto de Ley, pasando a denominarse, tras la aprobación de la modificación, Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEXTA. RÉGIMEN TRANSITORIO APLICABLE AL SISTEMA ESTABLECIDO EN ESTA LEY PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**DE SUPRESIÓN**

Se suprime la Disposición transitoria sexta. Régimen transitorio aplicable al sistema establecido en esta Ley para la prestación del servicio de recepción de desechos generados por buques.

**JUSTIFICACIÓN**

Al proponer como enmienda que la tarifa fija correspondiente al servicio de recepción de desechos generados por buques sea fija y quede establecida en la Ley, no es necesario considerar ningún régimen transitorio para su entrada en vigor.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA SÉPTIMA. PLIEGOS REGULADORES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS BÁSICOS. MODIFICACIÓN DE OTROS PRECEPTOS DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL Y ADICIÓN DE NUEVOS.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica la Disposición transitoria séptima, que se reenumera como Disposición Transitoria quinta, quedando como sigue:

**Disposición transitoria quinta. Pliegos reguladores de los servicios portuarios básicos**

Los Pliegos Reguladores de los servicios portuarios básicos, que se hallen vigentes a la entrada en vigor de esta Ley, mantendrán su vigencia, en cuanto no sean incompatibles con la nueva regulación de los servicios portuarios, hasta la aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares previstos en el artículo 62 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, en la redacción dada al mismo por esta Ley o hasta la adaptación a los contenidos de la misma de los pliegos de prescripciones particulares vigentes, de acuerdo con lo dispuesto en la Disposición Adicional novena, en la redacción dada a la misma por esta Ley.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica causada por la presentación de otras enmiendas. Además, la Disposición Adicional novena prevé la adaptación de los pliegos vigentes a los contenidos de la Ley, por que debe incluirse este supuesto por seguridad jurídica.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la modificación del apartado 1 de la Disposición derogatoria única del Proyecto de Ley, con el siguiente tenor:

“1. Quedan derogadas las disposiciones siguientes:

Las disposiciones adicionales quinta, sexta, séptima y vigésima; y la disposición transitoria novena de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de servicios en los puertos de interés general, así como cuantas disposiciones de la misma se opongan a lo dispuesto en esta ley.

El artículo 108 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social.

El artículo 47; las letras d) y e) del apartado 4 del artículo 114; la letra e) del apartado 2 del artículo 116. y las letras a), b) y c) del apartado 3 del artículo 116 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

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

La disposición adicional trigésima cuarta de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.”

## **JUSTIFICACIÓN**

Al convertirse las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico en Sociedades de Gestión de Estibadores Portuarios, se eliminan la disposición adicional que regulaba las primeras.

También se deroga el artículo 108 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, referente a la garantía financiera a buques que soliciten acceso a lugares de refugio.

Las liquidaciones de tarifas emitidas por las Autoridades Portuarias al amparo de lo previsto en órdenes ministeriales que fueron aprobadas en aplicación del artículo 70 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, han venido siendo anuladas por los tribunales por estimar que su regulación había de consignarse en una norma con rango de ley, por considerarlas prestaciones patrimoniales de carácter público, sujetas, por tanto, al principio de reserva de ley establecido por el artículo 31.3 de la Constitución. Esto ha venido ocurriendo antes y después de las Sentencias 102/2005 y 121/2005 del Tribunal Constitucional en las que se declaró inconstitucional dicho artículo 70, tanto en su redacción originaria como en la que dio al mismo la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, por el motivo referido.

Para evitar esta carencia legislativa que impedía liquidar las tarifas portuarias devengadas por la utilización de las instalaciones portuarias, se incluyó la Disposición Adicional 34ª en la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, que permitía la emisión de nuevas liquidaciones cuando, como consecuencia de sentencias judiciales firmes, se anularan las liquidaciones por tarifas portuarias.

En el proyecto de ley que ahora se tramita, que fue aprobado por el Consejo de Ministros en su sesión de 27 de marzo, se incluyó una modificación de la referida disposición adicional.

Posteriormente, las Sentencias del Tribunal Constitucional 116/2009, de 18 de mayo, 146/2009, de 15 de junio y 161/2009, de 29 de junio, han declarado nula e inconstitucional la referida disposición adicional trigésima cuarta de la Ley 55/1999, impidiendo por tanto la emisión de nuevas liquidaciones en sustitución de las anuladas por sentencia firme.

La Abogacía General del Estado, Dirección General del Servicio Jurídico del Estado, en la Adenda elaborada a su circular 9/2009 sobre las actuaciones a seguir ante las Sentencias del Tribunal Constitucional citadas, contempla, entre las medidas aconsejables, la hipotética derogación expresa de esa norma, la cual considera manifiestamente contraria a la doctrina que en ellas ha expresado el Tribunal Constitucional.

En consideración de lo expuesto, se estima conveniente no sólo eliminar la modificación incluida en el proyecto de ley, sino también derogar definitivamente la citada disposición adicional, aun cuando no ha sido declarada inconstitucional en la redacción dada a la misma por la Ley 25/2006, de 17 de julio, pero que conserva la idea contenida en las redacciones anteriores, declaradas inconstitucionales.

Asimismo, se pretende añadir a la derogación, la de la disposición adicional trigésima cuarta de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 1, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“

1. Se modifica el apartado 1 del artículo 7, que tendrá la siguiente redacción:

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

- Son aguas interiores marítimas españolas, a los efectos de esta Ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial. Las aguas interiores marítimas incluyen las de los puertos marítimos y cualesquiera otras comunicadas permanentemente con el mar hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.
- Es mar territorial aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.
- Es zona contigua la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

- Es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél.”

### **JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica con la que se refleja en la Ley la sentencia de Tribunal Supremo.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 2, con el siguiente tenor:

“2. Se modifica el apartado 1 del artículo 18. Consideración urbanística de los puertos, que tendrá la siguiente redacción:

1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.

**JUSTIFICACIÓN**

Se recogen requisitos competenciales de la Administración del Estado con el fin de salvaguardar la señalización marítima que pueda verse afectada por obras realizadas en sus proximidades.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL, POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 27/1992, DE 24 DE NOVIEMBRE, DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un apartado a dicha Disposición final segunda, que se numera como 3, de esta Disposición final segunda, con la siguiente redacción:

“3. Se modifica el apartado 1 del artículo 21, con la siguiente redacción:

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

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

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

Para la ejecución de estas nuevas obras de infraestructura portuaria o de ampliación de los puertos existentes no será necesario que dichas obras estén contempladas en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, ni en el Plan Especial, siempre que se realicen dentro de la zona de servicio del puerto de que se trate, se hallen incluidas en el correspondiente Plan de Empresa y, cuando proceda, en el Plan Director de Infraestructuras. En estos casos se deberá dar audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.”

## **JUSTIFICACIÓN**

Se añade el último párrafo para aclarar definitivamente una cuestión que se ha planteado en los Tribunales y que permite en algunos casos paralizar las obras de infraestructura portuaria y de ampliación de los puertos, alegándose la necesidad de la preexistencia de un Plan de Utilización de los Espacios Portuarios o de un Plan Especial. Se añade el trámite de audiencia a la autoridad autonómica para salvar su competencia en materia de ordenación del territorio.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numera como 4, a la Disposición Final Segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

4. Se modifican las letras d) y n) del apartado 1 del artículo 26, que tendrá la siguiente redacción:

“d) Emitir informe vinculante sobre los proyectos que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por las Autoridades Portuarias. En todo caso, procederá la emisión de informe vinculante sobre los proyectos de obras cuyo presupuesto exceda de 3.000.000 de euros o que estén financiados con fondos procedentes de la Unión Europea o de otros organismos internacionales”.

“n) Coordinar y supervisar las actuaciones de los diferentes órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de intermodalidad, logística y transporte, que se refieran a los puertos de interés general. En particular, Puertos del Estado participará, establecerá y tramitará los convenios de conexión entre las Autoridades Portuarias y ADIF, para su aprobación por el Ministerio de Fomento y coordinará su aplicación y seguimiento”.

## **JUSTIFICACIÓN**

La función prevista en el apartado d) trata de hacer efectivas las competencias de coordinación y control de Puertos del Estado sobre los organismos portuarios en la fase previa a la contratación de las obras, emitiendo informe sobre los proyectos de las Autoridades Portuarias de características singulares, que tendrá carácter no sólo preceptivo sino también vinculante.

El motivo del cambio de naturaleza del informe de Puertos del Estado radica en la necesidad de abundar en el análisis de viabilidad técnica, jurídica y presupuestaria de las obras que promueven las Autoridades Portuarias, incrementando el control en el momento de elaboración y propuesta de los proyectos de las obras portuarias, de forma que se posibilite una efectiva coordinación del sistema portuario de interés general y se aminoren las probabilidades de ulteriores modificaciones de los contratos que pudieran alterar el equilibrio económico del sistema o pudieran afectar a su financiación.

La función comprendida en el apartado d) está siendo actualmente realizada por Puertos del Estado en los supuestos de proyectos de obras cuyo presupuesto excede de 3.000.000 de euros o que estén financiados con fondos procedentes de la Unión Europea o de otros Organismos Internacionales en aplicación de la Orden FOM/4003/2008, de 22 de julio, por la que se aprueban las normas y reglas generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. En esta enmienda se añade carácter vinculante a ese informe, manteniendo el margen de apreciación de Puertos del Estado para ejercer la función de informar cualquier proyecto que presente características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por las Autoridades Portuarias. Por otro lado, se refuerza el papel de Puertos del estado en la promoción de la intermodalidad marítimo-terrestre, otorgándole la función de supervisar aquellas actuaciones en esta materia que se refieran a los puertos de interés general.

En particular, se añade una corrección técnica que incorpora una función expresa de Puertos del Estado de participar, establecer y tramitar los convenios de conexión entre las Autoridades Portuarias y el ADIF, así como de coordinar su aplicación y seguimiento.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la modificación del apartado 1, que se reenumera como 5, de la disposición adicional segunda tal y como sigue:

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

"La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos."

**JUSTIFICACIÓN**

Con esta modificación se atiende en parte a la petición de la parte social en cuanto a que los servicios comunes sean prestados por las Autoridades Portuarias, tal como establecían la Ley 27/1992 y la Ley 48/2003.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 6, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“6. Se añade un nuevo párrafo h) al artículo 36, que tendrá el siguiente contenido:

“h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre”

**JUSTIFICACIÓN**

Con esta modificación se deja clara la competencia que las Autoridades Portuarias tienen en esta materia.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la modificación del apartado 2, que se reenumera como 7, de dicha Disposición final segunda, con la siguiente redacción:

“7. Se modifican los párrafos b), e) j), l) y q) del apartado 1 del artículo 37, con la siguiente redacción:

“b) Gestionar los servicios comunes y los de señalización marítima, autorizar y controlar los servicios portuarios y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.”

“e) Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico.”

“j) Controlar en el ámbito portuario, el cumplimiento de la Normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la Normativa sobre protección civil, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones Públicas, así como colaborar con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación”.

“l) Otorgar las concesiones y autorizaciones y elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario. Así como otorgar las licencias de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto.”

“q) Autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades, y la adquisición y enajenación de sus acciones, cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1 por 100 del activo no corriente neto de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

El acuerdo del Consejo de Administración deberá contar con los votos favorables de la mayoría de los representantes de la Administración General del Estado presentes o representados siendo, en todo caso, necesario el voto favorable del representante de Puertos del Estado.”

### **JUSTIFICACIÓN**

En lo que respecta a la modificación de las funciones comprendidas en el apartado b), simplemente se atiende a una reclamación de la parte social.

Se modifica el apartado e) para eliminar del texto vigente la referencia al plan especial como soporte de obras. Esto es coherente con la regulación que luego desarrolla la misma Ley en su artículo 18.2, en el que sólo se contempla el plan especial como instrumento urbanístico, no hallándose en esa Ley otras referencias al plan especial como soporte para obras portuarias.

Con las restantes modificaciones se actualiza y adapta la redacción a la Normativa vigente.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 8, a la Disposición final segunda, con la siguiente redacción:

8. Se añaden nuevos párrafo s), t), u) y v) al apartado 1 del artículo 37, que tendrán el siguiente contenido:

“s) La instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto o puertos que gestionen, así como el balizamiento interior de las zonas comunes. Se excluye de este servicio la instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación de las instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación, que serán realizados por el titular o responsable de las mismas.”

“t) Promover que las infraestructuras y servicios portuarios respondan a una adecuada intermodalidad marítimo-terrestre, por medio de una red viaria y ferroviaria eficiente y segura, conectada adecuadamente con el resto del sistema de transporte y con los nodos logísticos que puedan ser considerados de interés general”

“u) Administrar las infraestructuras ferroviarias de su titularidad, favoreciendo una adecuada intermodalidad marítimo-ferroviaria”

“v) Recabar la información relativa a los servicios que se presten y a las actividades que se desarrollen en la zona de servicio de los puertos que gestionen”.

## **JUSTIFICACIÓN**

El apartado s) es una mejora técnica en coherencia con otras enmiendas.

El apartado t) recoge la necesidad de que la Autoridad Portuaria refuerce su función de promoción de la intermodalidad marítimo-terrestre, atendiendo además al refuerzo de su función logística, siempre y cuando se refiere a nodos logísticos de interés general.

En lo que respecta al apartado u), supone un reflejo expreso de la necesidad de que la Autoridad Portuaria asuma la función de administrar la red ferroviaria de su titularidad, tal y como establece la Ley 39/2003 del sector Ferroviaria.

La adición del apartado u) pretende reforzar la posición de las Autoridades Portuarias cuando recaben la información que necesitan sobre los servicios que se prestan y las actividades que se desarrollan en la zona de servicio de los puertos que gestionan. De este modo se pretende facilitar el ejercicio de las competencias que tienen atribuidas.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo apartado, que se numera como 9, a la Disposición final segunda, del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

*“9. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 40 en el siguiente sentido:*

- 1. El Consejo de Administración estará integrado por los siguientes miembros ...*
- 2. La designación por las Comunidades Autónomas o las ciudades de Ceuta y Melilla de los vocales referidos en la letra c) del apartado anterior respetará los siguientes criterios:*
  - La Administración General del Estado ....*
  - ...*
  - El 24 por ciento del total de miembros del Consejo serán designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales sindicales y de los usuarios relevantes en el ámbito portuario.*
  - ....”*

## **JUSTIFICACIÓN**

Se introduce la posibilidad de que las organizaciones representativas de los usuarios de los puertos puedan formar parte de los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias, de igual forma que se ha considerado su participación en otros órganos del puerto conjuntamente con las organizaciones representativas de las empresas prestadoras de servicios portuarios y de los trabajadores.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone añadir un nuevo apartado, que se numera como 10, a la Disposición Final Segunda, del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor

“10. Se modifica el apartado 5.i) del artículo 40, que tendrá la siguiente redacción:

i) Aprobar los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 22 de la presente Ley, sin perjuicio de la aprobación técnica de los mismos por técnico competente.”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se asigna al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria la aprobación de los proyectos, sin que necesariamente se requiera la aprobación técnica del Director.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 11, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

*11. Se modifica el apartado 1 del artículo 41 que tendrá la siguiente redacción:*

*1. El Presidente de la Autoridad Portuaria será designado y separado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. La designación o separación será publicada en el correspondiente Boletín Oficial, una vez haya sido comunicada al Ministro de Fomento y publicada en el Boletín Oficial del Estado.*

*Su actuación será en todo caso respetuosa con el interés general y tendrá como fin salvaguardar la viabilidad y el funcionamiento de la autoridad portuaria.*

*El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por la Autoridad Portuaria que preside, con los requisitos y limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación sobre incompatibilidades.”*

## **JUSTIFICACIÓN**

Enmienda en coherencia con la supresión de las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba y su transformación en las Sociedades Anónimas de Gestión de los Estibadores Portuarios (SAGEP), sin participación de las Autoridades Portuarias en su capital social y aclarar cuando se produce la efectividad del nombramiento del Presidente de la Autoridad Portuaria.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se reenumera como 12 el apartado 3 de la Disposición Final Segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, sin modificar su contenido.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica debido a enmiendas anteriores.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la modificación del apartado 3 de la Disposición Final Segunda del Proyecto de Ley, que se renumera como 13, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“13. El artículo 43 tendrá la siguiente redacción:

“Artículo 43. Director.

1. El Director será nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente, entre personas con titulación superior, reconocido prestigio profesional y experiencia de, al menos, cinco años en técnicas y gestión portuaria.
2. Corresponde al Director las siguientes funciones:
  - a) La dirección y gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios, con arreglo a las directrices generales que reciba de los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, así como la elevación al Presidente de la propuesta de la estructura orgánica de la entidad.
  - b) La incoación y tramitación de los expedientes administrativos, cuando no esté atribuido expresamente a otro órgano, así como la emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.
  - c) La elaboración y sometimiento al presidente para su consideración y decisión de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la

entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programa de actuaciones, inversión, financiación y cuentas anuales, así como de las necesidades de personal de la entidad“

### **JUSTIFICACIÓN**

Al asignarse en una enmienda anterior la potestad de aprobar los proyectos exclusivamente al Consejo de Administración, debe modificarse una de las funciones que posee el Director. De esta manera se salvaguarda la plena capacidad del Consejo de Administración para la toma de decisiones en esta materia. Asimismo, se elimina la función de la aprobación técnica de los proyectos de obras a ejecutar por la Autoridad Portuaria con el fin de ampliar las capacitaciones profesionales que permitan acceder a ese cargo, manteniendo los requisitos relativos al prestigio profesional y experiencia de, al menos, 5 años en técnicas y gestión portuaria.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 14, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“14. El apartado 2 del artículo 76 tendrá la siguiente redacción:

2. Estarán facultados para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España u otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo siempre que, en este último supuesto, designen un representante en España.

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

Por navegación de recreo o deportiva, se entiende aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan utilizarla, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de 12 personas, sin contar con su tripulación”.

**JUSTIFICACIÓN**

Se trata de facilitar el acceso a la navegación de recreo.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 15, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“15. El apartado 4 del artículo 76 tendrá la siguiente redacción:

4. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del Puerto, podrán causar baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras o, en su caso, en el Registro especial de buques y empresas navieras, previa instrucción de expediente al efecto, en los supuestos de buques que cuenten con tres detenciones en firme en los últimos treinta y seis meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos treinta y seis meses.

Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de otros Registro.”

**JUSTIFICACIÓN**

Se trata de mantener una flota española de calidad y permanecer en la lista blanca del Memorandum de París, así como adecuarse a las intenciones de la normativa comunitaria y, dotar de mayor seguridad jurídica a las empresas navieras.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 16, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“16. Se añade un apartado 5 al artículo 76, que tendrá la siguiente redacción:

“5.- Las condiciones de todo tipo que deban ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento, así como el establecimiento de otros supuestos de alta y baja en tales Registros, se establecerán reglamentariamente”

**JUSTIFICACIÓN**

Se trata de mantener una flota española de calidad y permanecer en la lista blanca del Memorandum de París, así como adecuarse a las intenciones de la normativa comunitaria y, dotar de mayor seguridad jurídica a las empresas navieras.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 17, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

17. El apartado 2 del artículo 86 tendrá la siguiente redacción:

“2. Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino, en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, incluidas las aguas de las zonas de servicio de los puertos, adoptando las medidas que pudieran resultar precisas y en particular las señaladas en la letra d) del artículo 118.2 de la presente Ley y en los términos que le atribuyan los planes y programas previstos en el artículo 87, sin perjuicio de las competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas en los casos de vertidos procedentes de tierra.

**JUSTIFICACIÓN**

Se detalla mejor el carácter de los vertidos y de las zonas de actuación competencia del Ministerio de Fomento.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se reenumeran como 18, 19, 20 y 21, respectivamente los apartados 4, 5, 6 y 7, de la Disposición Final Segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, sin modificar su contenido.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica debido a enmiendas anteriores.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 22, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

22. El apartado 3.g) del artículo 88 quedará como sigue:

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

...

g) Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en las que quedan incluidas las aguas de las zonas de servicio de los puertos.”

**JUSTIFICACIÓN**

Se detalla mejor las zonas de actuación competencia del Ministerio de Fomento.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 23, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“23. Se sustituye el único párrafo del Artículo 90 por los siguientes, numerándose como apartado 1 del Artículo 90:

“1. Constituye el objeto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en la mar, y de la prevención y lucha contra la Contaminación del medio Marino, la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

Todo ello en el ámbito de las competencias de la Administración Marítima, sin perjuicio de la prestación de los servicios de ordenación y coordinación de tráfico portuario.”

**JUSTIFICACIÓN**

Adecuación del objeto de la Sociedad a las funciones que lleva desempeñando desde su creación.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se reenumera como 24 el apartado 8, de la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, sin modificar su contenido.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica debido a enmiendas anteriores.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 25, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“25. Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 90 que tendrá la siguiente redacción:

“4.- En el supuesto de que la Autoridad marítima encomiende a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la adopción de medidas preventivas tendentes a evitar o minimizar la contaminación, así como la realización de operaciones de limpieza una vez producida ésta, o cualquier otro servicio derivado de un accidente o incidente marítimo, la Sociedad estará facultada para reclamar los costes y gastos ocasionados por tales medidas y operaciones directamente de quien los haya ocasionado, en base a la documentación justificativa correspondiente. Asimismo podrá ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la ejecución de dichas medidas y operaciones.

Del mismo modo, si la Administración marítima exigiera un aval para hacer frente a los gastos ocasionados por la limpieza de una contaminación o por cualquier otro accidente o incidente marítimo, dicho aval podrá extenderse a favor de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que podrá ejecutarlo para satisfacer los gastos en que hubieran incurrido, tanto la propia Sociedad

como terceros intervinientes en la resolución de la contaminación, accidente o incidente marítimo.»

### **JUSTIFICACIÓN**

Se trata de otorgar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima competencias para realizar sus servicios de manera ágil, toda vez que se constata que las dificultades actuales para pagar a terceros que contribuyen en la lucha contra la contaminación, terminan por disuadirles de tales actividades, mermando los recursos que se pueden emplear en la lucha contra la contaminación.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se propone la modificación del apartado 9, que se renumera como 26, de la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“26. El artículo 104, que tendrá la siguiente redacción:

“1. La responsabilidad civil en la que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en la gestión del servicio de practicaje no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de veinte euros por unidad de arqueado bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de un millón de Euros. Este importe se actualizará anualmente en la misma proporción que la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre.

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

**JUSTIFICACIÓN**

El artículo recoge los valores de 1992. Por tanto si se recogen dichos valores en la modificación del artículo equivale a su no actualización durante el periodo octubre 2003 a octubre de 2010 (60.1 % de acuerdo con el INE para el periodo

1993-2009). Por tanto la modificación del artículo debe incorporar como mínimo los valores de la Ley 27/92, actualizados de forma estimada y redondeada a octubre de 2010, ya que la Ley entrará en vigor en 2011. Además corrección técnica en la numeración debido a enmiendas anteriores.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 27, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“27. Se modifican los apartados 1 y 4 del artículo 106, que tendrán la siguiente redacción:

“1. El Organismo Público Puertos del Estado elaborará, con audiencia de las Autoridades Portuarias e informes de la Dirección General de la Marina Mercante y del Ministerio del Interior, el Reglamento de Explotación y Policía de los puertos que regulará el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones. El Reglamento incluirá como Anexo un modelo de Ordenanzas portuarias. Corresponderá al Ministerio de Fomento la aprobación del Reglamento General y del modelo de Ordenanzas portuarias.

El informe de la Dirección General de la Marina Mercante será vinculante en cuando se refiere a la seguridad de los buques y de la navegación, el salvamento marítimo y la contaminación producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones ubicadas en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. El informe del Ministerio del Interior será vinculante respecto del ámbito de competencias del citado Ministerio.”

“4. Tanto el Reglamento de Explotación y Policía como las Ordenanzas de cada Puerto deberán publicarse, una vez aprobadas, en el Boletín Oficial del Estado”.

### **JUSTIFICACIÓN**

Se recogen requisitos competenciales de los órganos de la Administración afectados, en particular del Ministerio del Interior.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. MODIFICACIÓN DE LA LEY 27/1992, DE 24 DE NOVIEMBRE, DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 28, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“28. Se modifica el artículo 107, que tendrá la siguiente redacción:

“Artículo 107. Hundimiento de buques.

1. La Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima, cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, que pueda perjudicar a la actividad portuaria o suponer un peligro notorio para las personas, o para los bienes o para el medio ambiente, requerirá al naviero, armador o consignatario para que dicho buque abandone el puerto, repare el buque o adopte las medidas procedentes en el plazo fijado al efecto. Si éstos no lo hacen, la Autoridad Portuaria podrá, respecto del buque y su carga, trasladarlo o proceder a su descarga, venta en pública subasta, o a su hundimiento de acuerdo con la normativa vigente, a costa de aquellos, en lugar donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca y no

constituya un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente marino. A este último efecto, se solicitará informe de la Administración pesquera y de Medio Ambiente que se entenderá positivo si no se emite en el plazo de quince días o en el que se fije por la Autoridad Portuaria, por razones de urgencia ante la amenaza de hundimiento.

2. En los supuestos de hundimiento de buques en las aguas de un puerto que, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, afecte a la actividad portuaria o constituyan un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente, la Autoridad Portuaria requerirá a sus propietarios, navieros, armadores, consignatarios o a las compañías aseguradoras para que procedan a su remoción y señalará dónde deben situar su carga, combustible, sus restos o el buque una vez reflotado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

Las Autoridades Portuarias podrán, por razones de urgencia, inclusive antes de iniciado el plazo fijado, exigir que se adopten medidas o adoptarlas a costa de los obligados, tales como señalización, iluminación o cualquier otra que se estime apropiada, al objeto de disminuir o evitar el peligro real o potencial.

Si incumplieran las órdenes o acuerdos de la Autoridad Portuaria, ésta podrá utilizar para la remoción del buque hundido, de su combustible o de la carga que se encuentre a bordo, o haya caído del mismo, los medios de ejecución forzosa previstos en el ordenamiento jurídico, quedando obligado, en todo caso, el propietario o naviero a sufragar los gastos ocasionados.

Si éste no abonase en el plazo establecido las cantidades devengadas por la remoción, la Autoridad Portuaria podrá proceder a la enajenación de los restos del buque, deduciendo del importe obtenido los gastos ocasionados. Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio.

Por remoción, a los efectos de esta Ley, debe entenderse la puesta a flote, la retirada, traslado, desguace o destrucción deliberada de buques naufragados, de su carga y su combustible, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque o de cualquiera otros bienes hundidos con la

finalidad de evitar un peligro o un inconveniente para la navegación, para los recursos naturales o para el medio ambiente marino.

3. Si el peligro de hundimiento, el hundimiento o el naufragio del buque tuviere lugar fuera de las aguas portuarias y en aguas marítimas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, el Capitán Marítimo será competente para ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo. Asimismo, el Capitán Marítimo emitirá informe en todos los supuestos en los cuales el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque, pudieran producir episodios de contaminación marítima o verse afectada la seguridad en la navegación.

A los efectos de la protección del crédito administrativo, las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria o de la Administración Marítima por la remoción o cualquier otra actuación derivada de lo establecido en los apartados anteriores de este artículo, tendrán la consideración de crédito privilegiado en los términos previstos en el artículo 580.3º del Código de Comercio.

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

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

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

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

6. De conformidad con la reserva formulada por el Reino de España en el Instrumento de Adhesión al Protocolo de 1996, que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996, los propietarios de los buques o los navieros no tendrán derecho a limitar su responsabilidad por las reclamaciones derivadas de la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de los peligros derivados de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado.

Tampoco podrán limitar su responsabilidad en relación con la carga transportada así como por todo bien que esté o haya estado a bordo del buque en relación con las actuaciones descritas en el párrafo anterior.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de lo establecido en los Convenios Internacionales que regulan la responsabilidad civil de los propietarios de los buques, siempre que se hallen en vigor en España.

7. No podrá promoverse contra las empresas encargadas de la extracción o remoción, sus empleados o sus agentes, ninguna reclamación de indemnización de daños por contaminación producidos por el combustible del buque o por la mercancía descargada, que se ocasionen en la realización de esos trabajos, ya sean por acción u omisión, salvo que hayan actuado con intención de causar dichos daños o bien temerariamente, a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños”.

## **JUSTIFICACIÓN**

Modificar el actual régimen que figura en el artículo 107 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante a la vista de la experiencia y de los Convenios Internacionales, explicitando la reserva formulada por el Reino de España al Protocolo de 1996 en materia de limitación de responsabilidad.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se reenumeran como 29, 30, 31, 32, 33 y 34, respectivamente los apartados 10, 11, 12, 13, 14 y 15, de la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, sin modificar su contenido.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica debido a enmiendas anteriores.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 35, de la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante” así como la modificación de la numeración de forma correlativa de los siguientes apartados, con el siguiente tenor:

“35. Se añade un nuevo epígrafe ñ al apartado 2 del artículo 115, que tendrá la siguiente redacción:

“ñ) El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos; la obstaculización de las investigaciones de la Comisión de Accidentes e Incidentes Marítimos; la simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.”

**JUSTIFICACIÓN**

En coherencia con la nueva Disposición Adicional Vigésimosexta a la ley 27/92, se establece un régimen sancionador para facilitar el funcionamiento de la CIAIM.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se reenumeran como 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42 y 43, respectivamente los apartados 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23, de la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, sin modificar su contenido.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica debido a enmiendas anteriores.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 44, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“44. Se modifica el epígrafe 1 del apartado Tres de la Disposición Adicional Decimoquinta, que queda con la siguiente redacción:

“1. La inscripción de buques en el Registro Especial, supondrá la baja simultánea, en su caso, en el Registro de Buques y Empresas Navieras”

**JUSTIFICACIÓN**

En coherencia con la nueva Disposición Adicional Vigésimosexta, se establece un régimen sancionador para facilitar el funcionamiento de la CIAIM.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado, que se numera como 45, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“45. Se modifica el apartado Cinco de la Disposición Adicional Decimoquinta, que queda con la siguiente redacción:

“Cinco. Se podrán inscribir en el Registro Especial los buques de las Empresas navieras que cumplan los requisitos del apartado anterior y la normativa comunitaria en materia de ayudas de Estado al transporte marítimo”

**JUSTIFICACIÓN**

Con esta enmienda se adaptan las necesidades del Registro Especial de buques y empresas navieras a la realidad actual. En concreto, se incorporan plenamente los buques que ya realizan navegación de cabotaje toda vez que en 1999 culminó el proceso de liberalización del cabotaje y tales buques ya están realizando dichas navegaciones. Se introduce, así, la posibilidad de que los buques que realizan navegación interior y concretamente servicios portuarios, puedan beneficiarse del Registro Especial, siempre que cumplan con la normativa comunitaria.

Se asegura también que ningún buque pueda estar al mismo tiempo en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el Registro Especial.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numera como 46, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“46. Se propone la adición de una nueva Disposición Adicional Décimosexta Bis, con el siguiente tenor:

“Disposición Adicional Décimosexta bis: Tasa por la emisión / renovación de la “Libreta Marítima”.

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de expedición o renovación de la “Libreta Marítima”, necesaria para el ejercicio de la profesión en buques de acuerdo con las disposiciones vigentes.

El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

La cuantía de la tasa será: 40.- €

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.

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

## **JUSTIFICACIÓN**

Percepción de una tasa por la emisión de un documento exigido por el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, revisado, 2003 (Convenio C 185 de 2003).

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numera como 47, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“47. Se propone la adición de una nueva Disposición Adicional Décimosexta Ter, con el siguiente tenor:

“Disposición Adicional Décimosexta ter: Tasa por la Emisión de Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques a personas físicas o jurídicas.

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión de Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques a personas físicas o jurídicas .

El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

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

La cuantía de la tasa será: 120- €

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el

Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.

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

### **JUSTIFICACIÓN**

Percepción de una tasa por la emisión de un documento exigido por el Convenio de Combustible 2001 de la Organización Marítima Internacional (OMI).

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numera como 48, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“48. Se propone la adición de una nueva Disposición Adicional Décimosexta Quater, con el siguiente tenor:

“Disposición Adicional Décimosexta quater: Tasa por la emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos a personas físicas o jurídicas.

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos a personas físicas o jurídicas.

El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

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

La cuantía de la tasa será: 120.- €

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.

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

### **JUSTIFICACIÓN**

Percepción de una tasa por la emisión de un documento exigido por el Convenio Internacional de responsabilidad civil por daños debidos a contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1992, de la Organización Marítima Internacional (OMI).

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numera como 49, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“49. Se propone la adición de una nueva Disposición Adicional Décimosexta Quinquies, con el siguiente tenor:

“Disposición Adicional Décimosexta quinquies: Tasa por la emisión de documento del Registro Sinóptico Continuo

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de Emisión de documento del Registro Sinóptico Continuo.

El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

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

La cuantía de la tasa será: 18.- €

El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.

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

## **JUSTIFICACIÓN**

Percepción de una tasa por la emisión de un documento exigido por el Capítulo XI-1 del Convenio de Seguridad de la vida humana en la mar 1974 (Convenio SOLAS 74), de la Organización Marítima Internacional (OMI).

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numera como 50, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“50. Se añade una nueva Disposición Adicional Vigesimoquinta, con el siguiente tenor:

“Disposición Adicional Vigesimoquinta. Lugares de refugio.

El Director General de la Marina Mercante es la Autoridad competente para la toma de decisiones respecto de los buques necesitados de asistencia, entendiendo por tales aquellos que, por su propia situación o por circunstancias externas, se encuentren en peligro de naufragar o que, en general, supongan una amenaza para la navegación y/o la integridad del medio ambiente marino.

El citado órgano directivo, que podrá recabar asesoramiento de un Comité técnico, adoptará, con plena independencia de criterio, cualesquiera medidas que considere pertinentes ante buques necesitados de asistencia para:

- Eliminar o disminuir el riesgo de naufragio de tales buques
- Salvaguardar la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.
- Prevenir y/o luchar contra la contaminación del medio ambiente marino.

Lo dispuesto en los apartados anteriores se entiende sin perjuicio de la normativa nacional e internacional sobre salvamento de vidas humanas en la mar.

El Director General de la Marina Mercante, adoptará la decisión que estime pertinente sobre la acogida de buques necesitados de asistencia en lugares de refugio, pudiendo imponerla, si considera que tal acogida es la mejor solución para la protección de la vida humana y el medio ambiente marino. De no ser así se denegará o condicionará dicha acogida a la concurrencia de determinadas circunstancias que hagan de esta medida la más adecuada para la seguridad e integridad de las personas, de los buques, del tráfico marítimo y del medio ambiente marino.

Sin embargo, no podrá condicionar dicha acogida a la existencia de un seguro o a la prestación de una garantía por parte del propietario, operador o cargador del buque para indemnizar los posibles daños que el buque pueda ocasionar.

A tal efecto, la Administración Marítima, previa consulta con los sectores afectados, elaborará planes para la acogida de buques necesitados de asistencia con el fin de preservar la seguridad marítima y de la vida humana en la mar, así como la integridad del medio ambiente marino.

El contenido de dichos planes se determinará reglamentariamente y en su elaboración y ejecución participará el Director General de la Marina Mercante.

La información que se facilite a los Estados Miembros de la Unión Europea que por ser vecinos puedan resultar afectados por las consecuencias de las decisiones que se adopten, así como a las partes implicadas en los procedimientos previstos en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia, estará sometida a la obligación de confidencialidad.”

## **JUSTIFICACIÓN**

Trasponer parcialmente la Directiva 2009/17/CE, de 23 de abril.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numera como 51, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“51. Se añade una nueva Disposición Adicional Vigésimosexta, con el siguiente tenor:

“Disposición Adicional Vigésimosexta. Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM)

La CIAIM es un órgano colegiado, adscrito al Ministerio de Fomento, con competencia para la investigación de las causas técnicas de los accidentes e incidentes marítimos.

La CIAIM goza de plena independencia funcional respecto de las autoridades marítima, portuaria, de costas o de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con sus competencias.

La investigación que la CIAIM lleve a cabo no perseguirá la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa.

No obstante, el hecho de que del resultado de sus investigaciones pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad, no le exime de informar plenamente acerca de las causas del accidente o incidente marítimo.

La CIAIM realizará sus investigaciones de la manera más eficaz y rápida posible, colaborando, en su caso, con las autoridades judiciales.

A estos efectos la CIAIM realizará las investigaciones de modo que:

Se lleven a cabo con independencia de las investigaciones penales o de otra índole realizadas paralelamente para determinar la responsabilidad o atribuir la culpa.

No puedan verse indebidamente impedidas, suspendidas o retrasadas a causa de tales investigaciones.

La Comisión estará compuesta por un Presidente, un Vicepresidente, un Secretario y un número de Vocales que se determinará reglamentariamente.

Asimismo, formarán parte de la CIAIM investigadores propios o adscritos, todos ellos con conocimientos especializados en los hechos a investigar.

Los investigadores, que actuarán con plena independencia de criterio en el ejercicio de sus funciones, tendrán la condición de autoridad pública y las siguientes atribuciones:

Gozar de libre acceso a cualquier zona pertinente o al lugar de siniestro, así como a cualquier buque, resto de naufragio o estructura, lo cual incluye carga, equipos u objetos a la deriva;

Garantizar el inventario inmediato de las pruebas y proceder a la búsqueda y retirada controladas de los restos de naufragio, objetos a la deriva u otros componentes y sustancias a efectos de examen o de análisis;

Exigir el examen o análisis de los elementos contemplados en la letra b) y gozar de libre acceso a los resultados obtenidos;

Gozar de libre acceso a cualquier información pertinente y a cualquier dato disponible, incluidos los procedentes de los Registradores de Datos de la Travesía (RDT), en relación con un buque, travesía, carga, tripulante o cualquier otra persona, objeto, condición o circunstancia, así como a copiar y utilizar dicha información;

Gozar de libre acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichos cuerpos;

Exigir y obtener libre acceso a los resultados del examen de las personas implicadas en las operaciones de un buque o de cualquier otra persona

pertinente, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichas personas;

Interrogar a los testigos en ausencia de cualquier persona cuyos intereses pudiera considerarse que obstaculizan la investigación de seguridad;

Obtener los expedientes de los reconocimientos y todos los datos pertinentes que obren en poder del Estado del pabellón, los propietarios de buques, las sociedades de clasificación o cualquier otra parte interesada, siempre y cuando las partes en cuestión o sus representantes estén establecidos en España;

Solicitar la asistencia de las autoridades pertinentes de los Estados respectivos y, en particular, de los inspectores del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto, del personal del servicio de salvamento marítimo, de los operadores del servicio de tráfico marítimo, de los equipos de búsqueda y salvamento, de los prácticos o de cualquier otro miembro del personal marítimo o portuario.

Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones e informes obtenidos por la CIAIM, así como por los integrantes de los equipos de investigación, en el desempeño de sus funciones, tienen carácter reservado y sólo pueden ser utilizados para los fines propios de la investigación técnica.

La información a la que se refiere el apartado anterior no puede ser comunicada o cedida a terceros, salvo en los casos siguientes:

Cuando sea requerida por los órganos judiciales o del Ministerio Fiscal para la investigación y persecución de delitos.

Cuando lo soliciten las Comisiones Parlamentarias de Investigación a que se refiere el artículo 76 de la Constitución.

En las actuaciones de colaboración desarrolladas por la Comisión con otros organismos de investigación técnica de accidentes e incidentes marítimos, de acuerdo con lo establecido en las normas internacionales, comunitarias y nacionales sobre esta materia.

En los supuestos en que el Pleno de la Comisión considere que la comunicación de datos sea lo más eficaz para prevenir un accidente e incidente grave.

Los miembros de la CIAIM y el personal al servicio de la misma estarán obligados, en el desempeño de sus funciones, a preservar el carácter reservado de dichos datos e informaciones.

No obstante lo anterior, en ningún caso serán revelados ni podrán ser utilizados para otros propósitos que no sean la investigación de la CIAIM, salvo que ésta determine que su divulgación reviste un interés público superior, los documentos que se mencionan a continuación:

La totalidad de los testimonios de los testigos y de otras declaraciones, descripciones y anotaciones realizadas o recibidas por el organismo de investigación en el curso de la investigación de seguridad;

Documentos que revelen la identidad de las personas que hayan testificado en el contexto de la investigación de seguridad;

La información en relación con las personas implicadas en el accidente o incidente marítimo, que sea información especialmente sensible o de carácter privado, incluida la información en relación con su estado de salud.

Las partes implicadas en los accidentes e incidentes investigados por la CIAIM deberán:

Salvaguardar toda la información procedente de cartas náuticas, cuadernos de bitácora, grabaciones y cintas de vídeo electrónicas y magnéticas, lo cual incluye la información procedente de los RDT y de otros dispositivos electrónicos, obtenida antes, durante y después del accidente;

Evitar la sobregrabación y otro tipo de alteración de dicha información;

Evitar las interferencias con cualquier otro equipo que pudiera considerarse razonablemente pertinente para la investigación de seguridad del accidente,

Recopilar y conservar diligentemente todas las pruebas a efectos de las investigaciones de seguridad.

La CIAIM publicará un informe, incluidas sus conclusiones y cualquier posible recomendación, que estará a disposición del público y, muy especialmente, de todo el sector marítimo en el plazo de doce meses a partir de la fecha del siniestro. Si no fuera posible presentar a tiempo el informe definitivo, se deberá publicar un informe provisional en dicho plazo.

La CIAIM podrá formular recomendaciones sobre seguridad basándose en un análisis resumido de los datos y en los resultados generales de las investigaciones de seguridad realizadas. Tales recomendaciones de seguridad no podrán, bajo ningún concepto, determinar la responsabilidad ni atribuir la culpa de un siniestro.

Reglamentariamente se desarrollarán los aspectos necesarios para el mejor cumplimiento de esta Disposición Adicional”

### **JUSTIFICACIÓN**

Transposición parcial de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, ya que determinados aspectos de la misma son de tal relevancia que aconsejan rango formal de Ley, de modo similar a lo actuado en el sector aéreo con la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE ADICIÓN**

Se propone la adición de un nuevo apartado que se numera como 52, a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, con el siguiente tenor:

“52. Se añade una nueva Disposición Adicional Vigésimoséptima con el siguiente tenor:

“Disposición Adicional Vigésimoséptima: Obligaciones por causa de utilidad pública o interés social.

La Administración Marítima, en aplicación del artículo 83 de esta Ley, podrá obligar a las empresas navieras que realicen tráficos marítimos, a la intercambiabilidad de billetes y sujeción de horarios establecidos.

El cumplimiento de estas obligaciones por parte de las empresas navieras tendrá la consideración de conducta exenta por ley a los efectos previstos en el apartado 1 del artículo 4 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, únicamente en lo que respecta a las líneas declaradas de interés públicas y durante los días de Operación de Paso del Estrecho en los que efectivamente la Administración Marítima active el intercambio”.

**JUSTIFICACIÓN**

Posibilitar, en norma de rango formal de ley, la realización de actividades que permitan un transporte marítimo fluido en situaciones complejas como la Operación Paso del Estrecho.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se reenumera como 53 el apartado 24 de la Disposición final segunda del Proyecto de Ley, referida a la “Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”, sin modificar su contenido.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica debido a enmiendas anteriores.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL TERCERA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica la Disposición final tercera, que tendrá la siguiente redacción:

**“Disposición final tercera. Revisión de oficio**

1. Los procedimientos especiales de revisión de actos administrativos nulos o anulables dictados por los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias, previstos en el Capítulo I del Título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, a instancias de persona interesada o por orden del Ministro de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado. La tramitación y resolución de estos procedimientos especiales de revisión corresponderá al Ministerio de Fomento u órgano en quién éste delegue.

2. En los supuestos de actos nulos o anulables dictados por órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias en materia tributaria, los procedimientos especiales de revisión previstos en los artículos 217 y 218 de la Ley General Tributaria podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, a instancia de persona interesada o por orden del Ministro de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, siendo el Ministerio de Fomento el órgano competente para su tramitación. La resolución de estos procedimientos especiales de revisión corresponderá al Ministerio de Hacienda u órgano en quién éste delegue, según lo dispuesto en la Ley

General Tributaria y disposiciones dictadas en desarrollo y aplicación de la misma.

3. El órgano que dictó el acto objeto del procedimiento deberá emitir, en el plazo de diez días, una copia cotejada del expediente así como un informe de los antecedentes que fuesen relevantes para resolver al órgano competente para tramitar.

4. Iniciado el procedimiento de revisión de oficio, Puertos del Estado podrá solicitar motivadamente al órgano competente para la resolución del procedimiento la suspensión de la ejecución del acto, cuando ésta pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación.

### **JUSTIFICACIÓN**

La enmienda propuesta pretende reforzar el papel de coordinación y control de Puertos del Estado, permitiendo que este último organismo pueda instar la revisión de oficio de actos administrativos nulos o anulables dictados por los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias, así como la suspensión de la ejecución del acto administrativo objeto del procedimiento de revisión cuando pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación, desarrollando a estos efectos las previsiones establecidas en la Ley 30/1992 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común para su aplicación en el sistema portuario de titularidad estatal.

Se propone como mejora técnica la sustitución de “acuerdo” del Ministro de Fomento por “orden” en coherencia con el artículo 68 de la Ley 30/1992, así como que la tramitación y resolución recaiga en el Ministerio de Fomento y no en el Ministro, de forma equivalente a lo previsto en el apartado 2 para el Ministerio de Hacienda.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL QUINTA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE SUPRESIÓN**

Se propone la supresión de la Disposición Final Quinta del Proyecto de Ley, referida a la modificación del apartado 2 de la disposición adicional trigésima cuarta de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

**JUSTIFICACIÓN**

Se pretende derogar la Disposición Adicional 34ª de la Ley 55/1999, (lo que se propone en otra enmienda) por haber sido declarada inconstitucional en sus versiones anteriores a la vigente, manteniendo ésta los conceptos declarados inconstitucionales, por lo que procede la supresión de esta Disposición Final Quinta del Proyecto de Ley, la cual introducía en aquella Disp. Adic. 34ª alguna modificación.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SEXTA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE MODIFICACIÓN**

La Disposición Final Sexta del Proyecto de Ley, referida al desarrollo reglamentario, será la Disposición final Quinta, sin modificar su contenido.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica por supresión de la Disposición final quinta.

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL SÉPTIMA DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE MODIFICACIÓN**

Se modifica la Disposición final séptima, que pasa a ser la Disposición final Sexta, con el siguiente contenido:

“Disposición final sexta. Entrada en vigor

La presente Ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”, salvo el artículo primero relativa a la modificación del Título I de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, y disposiciones adicionales y transitorias aplicables a este Título, cuya entrada en vigor coincidirá con la de la primera Ley de Presupuestos Generales del Estado, o en la que en su caso corresponda, que apruebe los coeficientes correctores de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía que corresponden a para cada Autoridad Portuaria de acuerdo con lo previsto en la letra g) del artículo 7 y en la disposición adicional vigésimoprimera de esta Ley.

**JUSTIFICACIÓN**

Adaptar la entrada en vigor de la Ley a las enmiendas propuestas al artículo 7 g).

**ENMIENDA A LA DISPOSICIÓN FINAL OCTAVA DEL PROYECTO DE LEY  
DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE  
RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

**DE MODIFICACIÓN**

La Disposición Final Octava del Proyecto de Ley, referida a la autorización al Gobierno para dictar un texto refundido, será la Disposición final Séptima, sin modificar su contenido.

**JUSTIFICACIÓN**

Corrección técnica por supresión de la Disposición final quinta.