

Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

(Edición cerrada al 31 de diciembre de 2009)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

Transcurrida una década desde la aprobación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, se han producido diversos acontecimientos y nuevas realidades económicas que justifican la renovación legislativa que con esta ley se acomete.

La década de los años 90 ha sido un período de enorme aceleración del proceso de mundialización de la economía y el comercio, así como de consolidación del mercado interior comunitario y de desarrollo de una política común de transportes planificada desde una concepción multimodal.

Ello ha incrementado de forma notable la importancia estratégica de los puertos comerciales, como instrumentos claves para el desarrollo de la economía productiva y elementos fundamentales de un sistema de transporte de interés general ambientalmente sostenible.

Este período de desarrollo económico motivado, entre otras causas, por los anteriores procesos, está produciendo crecimientos importantes y sostenidos en la demanda de transportes, tanto a escala europea como mundial.

Así, desde 1990, los tráficos portuarios han crecido en España desde 248 millones de toneladas hasta los 348,6 millones de toneladas en 2001, lo que representa un crecimiento en una década superior al 42 por ciento en términos absolutos y un crecimiento medio anual acumulado superior al 3,2 por ciento; es decir, valores superiores al aumento del Producto Interior Bruto (PIB) nacional.

A su vez, la cuota de participación de los tráficos import-export en los tráficos

Azaroaren 26ko 48/2003 Legea, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzkoa.

(2009ko abenduaren 31n itxitako argitaraldia)

ZIOEN AZALPENA

I

Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legea 1992an onetsi zenetik hamarkada bat igaro ondoren, gertaera desberdinak eta errealitate ekonomiko berriak eman dira, justifikatzen dutenak lege honek legerian gauzatu beharreko berriztatzea.

90eko hamarkada izan da ekonomiaren eta merkataritzaren mundializazio-prozesua modu nabarmenean bizkortzeko aldia, bai eta Europako Erkidegoko barne merkatua egonkortzeko eta ikuspuntu multimodal batetik garraio-politika erkidea garatzeko aldia ere.

Horrek modu esanguratsuan gehitu du merkataritzako portuen garrantzia estrategikoa, dela ekoizpen-ekonomia garatzeko oinarrizko tresna gisa, dela ingurumenari dagokionez jasagarria den garraio-bide-sistemaren oinarrizko osagai gisa.

Ekonomia-garapen aldi hori, beste arrazoi batzuen artean, aurreko prozesuek eratorritakoa, eragiten ari da garraio-eskaria nabarmen eta modu iraunkorrean haztea, Europa nahiz mundu mailan.

Bada, 1990etik, portu-trafikoak Espainian igo dira 248 milioi tonatik 348,6 milioi tonara arte 2001ean. Horrek agertzen du, oro har, hamarkada batean, igoera ehuneko 42tik gorakoa izan dela eta urteko batez besteko igoera guztira ehuneko 3,2 baino gehiago izan dela; bestela esanda, balio horiek daude nazioko Barne Produktu Gordinak (BPG-k) izandako gehikuntzaren gainetik.

Era berean, hamarkada horretan, import-export trafikoetako partaidetza-kuota portu-

portuarios totales ha aumentado en esta década del 70 al 80 por ciento, lo que representa mayores porcentajes de crecimiento de los tráficos portuarios asociados al transporte internacional de mercancías.

En la actualidad, casi el 59 por ciento de las exportaciones y el 82 por ciento de las importaciones españolas pasan por los puertos de interés general, lo que representa el 53 por ciento del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96 por ciento con terceros países.

En este marco, la competitividad de nuestra economía depende, cada vez más, de un sistema de transporte y de unos puertos eficaces y baratos completamente integrados en el mismo, capaces de mover mercancías de una forma rápida, fiable, económica y segura.

Por otra parte, el desarrollo que están experimentando las redes transeuropeas de transporte, los cambios tecnológicos y estratégicos en el sector del transporte en general, y en el marítimo en particular, y los procesos de creciente liberalización del mercado de los servicios del transporte han intensificado la competencia interportuaria, tanto a nivel nacional como internacional, por atraer los tráficos marítimos internacionales, así como la competencia intraportuaria entre los distintos prestadores de servicios portuarios en un puerto.

Estos procesos están permitiendo la existencia de una oferta portuaria diferenciada en los mercados, que han propiciado en los puertos la introducción de nuevas tecnologías, especialización y automatización de procesos.

Ello se ha producido, en gran parte, gracias a la positiva interacción de la iniciativa pública y privada, en la medida en que esta última ha ido asumiendo progresivamente la prestación de los servicios portuarios.

A este proceso, las Autoridades Portuarias han aportado un impulso decidido hacia el desarrollo de una nueva cultura portuaria, basada en una visión compartida del carácter global de la oferta portuaria y en el

trafiko osoan gehitu da, ehuneko 70etik 80ra; horrek agerian uzten du merkatu-gaiaren nazioarteko garraiara bildutako portu-trafikoek hazkunderari begira ehuneko-tasa handiagoak dituztela.

Gaur egun, Espainiako esportazioen ia-ia ehuneko 59 eta inportazioen ehuneko 82 interes orokorreko portuetatik zehar igarotzen da; kopuru horiek osatzen dute Espainiako kanpo merkataritzaren ehuneko 53, Europar Batasunari begira, eta ehuneko 96 hirugarren estatuei begira.

Esparru horretan, gure ekonomiaren lehiakortasunak gero eta gehiago behar ditu garraio-sistema eta portu eragingarri eta merkeak; portu horiek garraio-sisteman erabat barneratu behar dira, eta gai izan behar dira merkatu-gaiak modu azkarrean, fidagarrian, ekonomikoan eta seguruan mugitzeko.

Bestalde, garraioaren sare transeuroparrak izaten ari diren garapenak, garraioaren sektorean orokorrean, eta, bereziki, itsas garraioan, dauden aldaketa teknologiko eta estrategikoen, eta garraio-zerbitzuen merkatuek liberalizaziorako duten joera hazkorrak areagotu dute portuen arteko lehia, nazio mailan nahiz nazioartean, nazioarteko itsas trafikoak erakartzeko, bai eta portu berean portu-zerbitzuak ematen dituztenen arteko lehia ere, portu barruan.

Prozesu horiek ahalbidetzen ari dira merkatuetan portu-eskaintza desberdinak izatea; horrek berarekin ekarri du portuetan teknologia berriak, espezializazioa eta prozesuen automatizazioa sartzea.

Hori gertatu da, eskuarki, ekimen publikoaren eta pribatuaren arteko elkarrekintzari esker, azken horrek ezarizarian bereganatu baitu portu-zerbitzuak emateko ardura.

Prozesu horretan, Portu Agintaritzek bultzatu dute portu-kultura berria, oinarri dituen portu-eskaintzaren izaera oro hartzailea banatzeko ikuspegia eta portu-erkidegoaren kontzeptua; eta, bestalde,

concepto de comunidad portuaria; y, por otro lado, aportando, igualmente, un impulso decisivo en el campo de la innovación y del fomento de la actividad portuaria, protagonizando la promoción de estrategias globales, basadas en la mejora continua de los procedimientos y de los servicios, en la permanente búsqueda de fórmulas que permitan mejorar la competitividad del conjunto del puerto.

En definitiva, este modelo de colaboración público-privado, que permite aunar el interés general y los intereses privados, ha constituido y constituye un factor clave de dinamización de la actividad portuaria, que se debe consolidar y potenciar, posibilitando afrontar con mejores garantías el nuevo escenario de competencia intermodal e interportuario.

Así pues, durante esta década los puertos comerciales han reforzado su carácter de elementos esenciales del sistema de transporte de interés general, así como su importancia estratégica para el desarrollo de la economía productiva y el comercio exterior particularmente en un país como España de carácter periférico respecto a los grandes centros europeos de producción y consumo.

Existe hoy más que nunca la convicción de que los puertos comerciales no son únicamente un espacio de dominio público marítimo-terrestre en el que desarrollar cualquier tipo de actividad económica relacionada con el tráfico marítimo, sino infraestructuras que se integran como parte fundamental en un sistema general de transporte de carácter intermodal, sostenible y competitivo, constituyendo nodos de interconexión modal y plataformas logísticas con un importante papel tanto en la cadena de transporte como en la cadena de valor.

Estas y otras transformaciones de los puertos y de los sistemas de transporte en los que se integran están en la base de la reforma legislativa que se acomete que, partiendo del actual modelo del sistema portuario estatal cuyo probado funcionamiento ofrece una base sólida sobre la que progresar, se dirige

Portu Agintaritzek erabat bultzatu dute, baita ere, berrikuntza eta portu-jarduera suspertzea, nagusitasuna emanaz estrategia oro hartzaileak sustatzeari, estrategia horien oinarri dela prozeduren eta zerbitzuen jarraikako hobekuntza, portu osoaren lehiakortasuna hobetzea ahalbidetzen duten formulak etengabe bilatzeko.

Azken buruan, publikoaren eta pribatuaren arteko eredu horrek, interes orokorra eta interes pribatuak bateratzea ahalbidetzen duenak, eratu eta eratzen du portu-jarduera dinamizatzeko oinarrizko faktorea, sendotu eta indartu behar dena, intermodala eta portuen artekoa den lehiamota berriari berme hobeekin aurre egitea ahalbidetzeko.

Halatan, hamarkada honetan zehar, merkataritzako portuek indartu dute oinarrizko osagaiaren izaera interes orokorreko garraio-sistemari begira, bai eta garrantzia estrategikoa ere, ekoizpen-ekonomiari eta kanpo merkataritzari begira, batik bat, Espainia moduko herrialde periferiko batean, Europako ekoizpen- eta kontsumo-zentro handiei dagokienez.

Gaur egun, inoiz baino gehiago, ustea da merkataritzako portuak itsas trafikoarekin zerikusia duen edozein jarduera ekonomiko gauzatzeko itsas-lehorreko jabari publikoko eremuak ez ezik, azpiegiturak ere badirela, intermodala, jasangarria eta lehiakorra den garraio-sistema orokor baten oinarrizko zati izanik; hurrean ere, merkataritzako portuek interkonexio modaleko nodoak eta plataforma logistikoak eratzen dituzte, garraio-katean nahiz balio-katean egiteko garrantzitsua dutenak.

Portuen eta portuak biltzen dituzten garraio-sistemen transformazio horiek eta beste era bateko transformazioak legeria-eraldaketaren oinarri dira. Gaur egungo estatuaren portu-sistemaren eredua da eraldaketa horren abiapuntu, egiaztatutako jardunbideak eskaintzen duen oinarri sendoaren ondorioz. Bada, eraldaketa

especialmente a dotar a los puertos españoles de interés general de un marco jurídico consistente y estable en el ámbito del régimen económico-financiero y tributario, al tiempo que profundiza en la regulación del régimen de prestación de servicios y del dominio público portuario, atendiendo a la nueva situación de los mercados y a las políticas económicas y de transportes nacionales y europeas, que aumentan el protagonismo de los puertos y del transporte marítimo en las redes transeuropeas de transporte y favorecen el desarrollo de cadenas logísticas multimodales marítimo-terrestres competitivas.

Este marco jurídico regula los regímenes económico-financiero, de prestación de servicios y de utilización del dominio público para potenciar la posición competitiva de los puertos españoles en un contexto del sector del transporte, internacional y europeo, globalizado, abierto y liberalizado, garantizando los principios de libre competencia inter e intra portuaria de acuerdo con las características de los tráficos y el número y tamaño de nuestros puertos.

Para ello, esta ley subraya los factores o criterios de rentabilidad y eficiencia en la explotación del dominio público portuario y apuesta decididamente por la promoción e incremento de la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de los servicios portuarios a través del otorgamiento de los correspondientes títulos habilitantes.

En definitiva, se contempla el marco jurídico actual mediante la incorporación de nuevos mecanismos que tienen por objeto potenciar la calidad y eficacia en la prestación de los servicios portuarios y comerciales, favoreciendo la reducción global efectiva del coste del paso de las mercancías por los puertos, en línea con las propuestas y criterios incluidos en la política europea de transportes y, en particular, que fomente el cabotaje comunitario y potencie las ventajas de la

horren helburua da Espainiako interes orokorreko portuentzako esparru juridiko sendoa eta egonkorra ezartzea ekonomia-finantzen eta tributuen araubidearen esparruan; orobat, eraldaketak sakondu du zerbitzuak emateko araubidearen eta portuko jabari publikoaren arauketan, kontuan hartuta merkatuen egoera berria eta ekonomia- nahiz garraio-politika nazional eta europarrak, halakoek garraioaren sare transeuroparretan portuen eta itsas garraioaren garrantzia gehitu eta itsas-lehorreko kate logistiko multimodal lehiakorren garapena ahalbidetzen duten heinean.

Esparru juridiko horrek ekonomia-finantzen, zerbitzu-emateen eta jabari publikoa erabiltzearen inguruko araubideak arautu ditu, Espainiako portuen lehiakortasuna indartzeko, nazioartekoa eta europarra, globalizatua, irekia eta liberalizatua den garraio-sektorean; horretarako, bermatu dira portuen arteko eta portu barruko lehia askearen printzipioak, aintzat hartuta trafikoen ezaugarriak eta gure portuen kopurua eta tamaina.

Horretarako, lege honek nabarmendu ditu portuko jabari publikoa ustiatzean izan beharreko errentagarritasun eta efizientzia faktore edo irizpideak, eta erabateko apustua egin du ekimen pribatuaren parte hartzea sustatu eta gehitzeko portu-instalazioen finantzaketan, portu-instalazioen eraikuntza eta ustiapenean eta portuko zerbitzuak ematean, kasuan kasuko ahalbidetze-tituluak emanda.

Labur-zurrean esanda, egungo esparru juridikoari eutsi zaio, baina mekanismo berriak gehituta; mekanismo horien xede dira, portuko eta merkataritzako zerbitzu-emateen kalitatea eta eragingarritasuna indartzea, merkatu-gaiak portuetatik igarotzearen ondoriozko kostua oso-osoan murriztea ahalbidetuz, garraioei begira Europako politikaren proposamen eta irizpideen haritik, eta, bereziki, Europar Erkidegoko kabotajea suspertzea eta Espainiako portuek nazioarteko itsas

situación geoestratégica de los puertos españoles para el tráfico marítimo internacional.

Los elementos clave que desarrolla esta ley para conseguir los objetivos perseguidos son:

El desarrollo de la competencia interportuaria, potenciando la autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios sobre los principios de autosuficiencia económica y de cobertura de costes por transferencia de los mismos a los usuarios bajo principios homogéneos y no discriminatorios basados en la recuperación de los costes de explotación, los costes externos y los costes de las nuevas inversiones.

La potenciación de la competencia intraportuaria a través de la regulación de la prestación de los servicios portuarios por parte de la iniciativa privada en un régimen de libertad de acceso.

La introducción de importantes y novedosos elementos en la regulación de la gestión del dominio público portuario para conseguir un completo desarrollo del modelo concesional que favorezca la máxima rentabilización socioeconómica de este dominio público dentro de los usos portuarios.

El incremento de la inversión privada en las instalaciones y equipamientos portuarios fomentada con una regulación económica clara y estable en el tiempo, que permita la planificación financiera de esas inversiones a largo plazo.

La disminución de costes del sistema portuario español para mejorar la competitividad y la capacidad de inversión de las infraestructuras al tratarse de un sistema económicamente autosuficiente.

II.

La ley se estructura a través de cuatro títulos, que regulan el régimen económico del sistema portuario estatal; el régimen de planificación, presupuestario, tributario, de funcionamiento y de control; la prestación de servicios y el dominio público portuario estatal.

trafikoari dagokionez duten kokaleku geoestrategikoaren abantailak indartzea.

Lege honek bere helburuak lortzeko garatzen dituen oinarritzko osagaiak dira:

Portuen arteko lehia garatzea, portuetako erakunde publikoen ekonomia-finantzen kudeaketa-autonomia indartuz, kontuan hartuta autosufizientzia ekonomikoaren eta erabiltzaileei egindako transferentziaren bidez kostuak estaltzearen printzipioak, horretarako aplikatuko direla ustiatze-kostuak, kanpoko kostuak eta inbertsio berrien kostuak berreskuratzea helburu duten printzipio homogéneo eta bereizkeriarik gabekoak.

Portuen arteko lehia indartzea, ekimen pribatuak portu-zerbitzuak emateari buruzko arauketa eginez, non zerbitzu horiek eman ahal izateko askatasun-arabidea nagusituko den.

Portuko jabari publikoa kudeatzeko arauketan osagai garrantzitsuak eta berritzaileak sartzeko, emakiden-eredua erabat garatzea lortzeko, portuko erabileren artean jabari publiko horren errentagarritasun sozioekonomikorik handiena ahalbidetze aldera.

Inbertsio pribatua gehitzea portuko instalazio eta ekipamenduetan, gehikuntza hori suspertuko dela denboran iraungo duen arauketa ekonomiko argi eta egonkorraren bidez, epe luzera inbertsio horien finantzaketa planifikatzea ahalbidetzeko moduan.

Espainiako portu-sistemaren kostuak murriztea, azpiegiturei dagokienez lehiakortasuna eta inbertsio-gaitasuna hobetzeko, sistema hori ekonomiaren aldetik autosufizientea den heinean.

II.

Legea egituratzen da lau titulutan, arautu dutenak estatuaren portu-sistemaren arabide ekonomikoa, plangintza-, aurrekontu-, tributario-, jardunbide- eta kontrol-arabidea; zerbitzu-ematea eta estatuaren portuko jabari publikoa.

También se incluyen diecinueve disposiciones adicionales, once transitorias, cinco finales, una disposición derogatoria y se acompaña a la ley un nuevo anexo de clasificación de mercancías.

El título I de la ley dedica su capítulo I a proclamar los principios y objetivos del régimen económico, que son, a la postre, los ejes vertebradores de la ley, y se desarrollan a lo largo del articulado también en el régimen de prestación de servicios y en la gestión del dominio público portuario estatal.

Además, la ley viene a dar respuesta a dos tipos de necesidades.

En primer lugar, compatibiliza la doctrina constitucional establecida por la STC 185/1995, de 14 de diciembre, sobre lo que debe entenderse por prestaciones patrimoniales impuestas de carácter público con el nuevo modelo de gestión de los puertos y con las exigencias del actual mercado internacional del tráfico marítimo.

En segundo lugar, pretende conseguir una mejor adaptación del sistema tarifario en su conjunto a la mencionada doctrina, teniendo en cuenta la experiencia acumulada en la financiación de nuestro sistema portuario.

Por lo que se refiere al primero de estos aspectos, la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, adaptó los cánones portuarios a la doctrina que se deriva de la STC 185/1995, de 14 de diciembre.

Ahora, en el nuevo modelo, la ley es consciente de la necesidad de dotar a dicho sistema de la necesaria flexibilidad en la fijación de la cuantía de las prestaciones cobradas por la utilización del dominio y por la prestación de servicios portuarios.

Así lo exige la intensa competencia desarrollada a nivel internacional.

Por ello, es procedente compatibilizar las exigencias de la reserva de ley con la citada flexibilidad.

Para lograr dicha compatibilización, la nueva ley incorpora, con creces, el mínimo de regulación exigido por la doctrina

Halaber, barneratu dira hemeretzi xedapen gehigarri, hamaika xedapen iragankor, bost azken xedapen eta xedapen azkentzaile bat, eta legearekin batera merkatu-gaiak sailkatzeko eranskin berria jaso da.

Legearen I. tituluak bere I. kapituluaren arabide ekonomikoaren printzipioak eta helburuak adierazi ditu, azken batean, printzipio horiek baitira legearen ardatz nagusiak, eta artikuluetan zehar garatu dira halakoak, baita zerbitzuak ematearen inguruko araubideari eta estatuaren portuko jabari publikoa kudeatzeari dagokienez ere.

Halaber, legeak bi beharrizan-motari erantzun die.

Lehenengo eta behin, bateragarri egin ditu abenduaren 14ko 185/1995 KAEn ezarritako konstituzio-doktrina, izaera publikoko ondare-prestazio ezarriez ulertu behar denari buruzkoa, eta portuak kudeatzeko eredu berria eta gaur egun itsas trafikoaren nazioarteko merkatuak dituen betekizunak.

Bigarrenik, lortu nahi du tarifa-sistema oso-osoan hobeto egokitzea aipatu doktrinara, kontuan hartuz gure portu-sistema finantzatzeko orduan urte askotako esperientzia dagoela.

Inguruabar horietarik lehenengoari erreparatuz, abenduaren 26ko 62/1997 Legeak portu-kanonak egokitu zituen abenduaren 14ko 185/1995 KAEn eratorritako doktrinara.

Orain, eredu berrian, legea jakitun da sistema horrek behar besteko malgutasuna behar duena, jabaria erabiltzeagatik eta portu-zerbitzuak emateagatik kobratutako prestazioen zenbatekoa ezartzean.

Hori berori galdatzen du nazioarte-mailan gauzatutako lehia biziak.

Hori dela eta, bidezkoa da lege-erreserbaren eskakizunak bateratzea aipatu malgutasunarekin.

Bateragarritasun hori lortzeko, lege berriak erraz gainditu du konstituzio-doktrinak galdatutako gutxieneko arauketa,

constitucional, garantizando la prohibición de cualquier discrecionalidad o libre actuación de las Administraciones portuarias.

Pero, asimismo, y dentro de los límites marcados por dicha doctrina, permiten un margen de maniobra suficiente a aquéllas para que, en función de criterios técnicos y de mercado, fijen la cuantía concreta y singular de cada una de las tasas y, en particular, de las bonificaciones para potenciar a España como plataforma logística internacional y para la captación de tráficos internacionales.

Por lo que se refiere al segundo de los aspectos señalados, la regulación de las tarifas necesitaba de una revisión conjunta a la luz de la mencionada doctrina constitucional y en la línea mantenida por las últimas normas legales promulgadas en la materia.

Por ello, esta ley tiene, entre uno de sus objetivos, configurar adecuadamente los recursos económicos portuarios, siempre dentro del debido respeto al principio de reserva de ley, cuando sea necesario.

Para conseguir el objetivo anterior, la ley se ha decantado por un sistema económico donde también encontramos, como en el anterior, tasas y precios privados, pero con un avance en el actual modelo de gestión en el que se concibe a las Autoridades Portuarias, además de como promotoras de estrategias globales tendentes a establecer y profundizar en las ventajas competitivas de los puertos atribuidos a su gestión, como proveedoras de infraestructuras y reguladoras del dominio público y, en el caso de los servicios portuarios básicos, sólo subsidiariamente como prestadoras de servicios.

Así las antiguas tarifas de servicios que implicaban la utilización del dominio público se convierten, previa redefinición de sus hechos imposables, en verdaderas tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias, desapareciendo en ellas la actividad prestacional.

De otro, también alcanzan dicha calificación las prestaciones exigibles por aquellos servicios —escasos,

portuetako Administrazioen edozein nahierakeria edo jardun aske debekatzen dela bermatuz.

Baina, era berean, eta doktrina horrek ezarritako mugen barruan, portuetako Administrazioei jarduteko behar besteko tartea utzi zaie, irizpide tekniko eta merkatuko irizpideen arabera, tasa bakoitzaren zenbateko zehatz eta bereziak ezar ditzaten eta, batez ere, hobariei dagokienez, Espainia nazioarteko plataforma logistika gisa indartzeko eta nazioarteko trafikoak jasotzeko.

Aipatutako inguruabarretatik bigarrenari dagokionez, tarifen arauketak baterako berrikuspena behar zuen, aipatu konstituzio-doktrinaren arabera, eta gai horren inguruan azken aldi honetan aldarrikatutako arauen ildotik.

Horregatik, lege honen helburuen artean dago behar bezala egituratzea portuetako baliabide ekonomikoak, betiere, legerreserbaren printzipioa errespetatuta, beharrezkoa denean.

Aurreko helburu hori lortzeko, legeak sistema ekonomiko baten alde egin du; bertan, aurreko sisteman bezala, tasak eta prezio pribatuak daude, baina kudeaketa-eredu berrian aurrerapausoa eman da, Portu Agintaritzak aintzat hartu baitira, dela beraiek kudeatu beharreko portuen lehiakortasunerako abantailak ezartzeko edo halakoetan sakontzeko estrategia orokorren sustatzaile gisa, dela azpiegituren hornitzaile eta jabari publikoaren arautzaile gisa, dela oinarrizko portu-zerbitzuen kasuan, modu subsidiarioan baino ez bada ere, zerbitzu-emaile gisa.

Bada, jabari publikoaren erabileraren ondorioz lehen ezartzen ziren zerbitzu-tarifak, euren zerga-egitateak berreraiki ondoren, portu-instalazioak modu berezian erabiltzearen ondoriozko benetako tasa bihurtu dira, horietarik desagertu dela zerbitzu-ematearen jarduera.

Bestalde, kalifikazio hori lortu dute, halaber, zerbitzu jakin batzuen inguruko emateek, zerbitzu horiek —gaur egun gutxi

actualmente— que deben calificarse, normalmente por estar ligados al ejercicio de funciones públicas, como obligatorios, en la medida en que no se prestan en concurrencia con el sector privado.

Este grupo de prestaciones, como no podía ser de otra manera, encuentra en la ley la determinación de sus elementos esenciales.

El resto de servicios que se prestan en los puertos de titularidad estatal por las Autoridades Portuarias no se benefician de una situación de monopolio de hecho ni de derecho, sino que, al contrario, coexisten con la iniciativa privada.

Por ello, y en la medida en que tampoco se trata de servicios que vengan exigidos por ninguna normativa, no pueden calificarse como prestaciones patrimoniales impuestas de carácter público.

En consecuencia, siguen manteniendo en la nueva ley su consideración de precios privados, derivados de servicios prestados en régimen de derecho privado, y no sometidos a la reserva de ley.

El presente título se estructura en cinco capítulos, dedicados, respectivamente, a los principios y objetivos; a los recursos del sistema portuario estatal; al Fondo de Compensación Interportuario; a las tasas portuarias; y a los precios privados por servicios prestados por las Autoridades Portuarias.

El primero de los capítulos comienza con la regulación de los principios y objetivos del régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal, entre los que destacan los de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios, autofinanciación del sistema portuario, optimización de la gestión económica, solidaridad entre los organismos públicos portuarios, competencia en los puertos de interés general, libertad tarifaria, mejora en la competitividad de los puertos de interés general, y fomento de la participación de la iniciativa privada.

A continuación, en el capítulo II se enumeran los recursos del sistema

batzuk direnak— nahitaezko gisa kalifikatu behar direnean, gehienbat, eginkizun publikoak gauzatzeari loturik egoteagatik sektore pribatuak ezin dituelako halakoak eman.

Zerbitzu-emateen talde horrek, antzeman daitekeenez, legean ditu bere oinarritzko osagaiak.

Estatuko titulartasuneko portuetan Portu Agintaritzek ematen dituzten gainerako zerbitzuek ez dute monopolio-egoeraren onurarik, ez egitatezkorik ez zuzenbidezkorik; aitzitik, ekimen pribatuarekin batera dihardute.

Horregatik, eta ezein arautegik galdatutako zerbitzuak ez direnez, ezin dira kalifikatu izaera publikoko ondare-prestazio ezarri moduan.

Ondorenez, lege berrian prezio pribatuaren izaerari eutsi diote; izan ere, zuzenbide pribatuko araubidean emandako zerbitzuak dira, eta ez daude lege-erreserbaren mende.

Titulu hau bost kapitulutan egituratu da; kapitulu horiek arautu dituzte, hurrenez hurren, printzipioak eta helburuak; estatuaren portu-sistemako baliabideak; Portuen Arteko Konpentsazio Funtsa; portu-tasak; eta prezio pribatuak, Portu Agintaritzek emandako zerbitzuengatik.

Lehenengo kapituluak arautu ditu estatuaren titulartasuneko portu-sistemaren araubide ekonomikoaren printzipio eta helburuak; printzipio horien artean nabarmendu behar dira portuetako erakunde publikoen ekonomia-finantzaren kudeaketari buruzko autonomia, portu-sistemaren autofinantzaketa, kudeaketa ekonomikoaren optimizazioa, portuetako erakunde publikoen arteko elkartasuna, interes orokorreko portuen lehia, tarifa-askatasuna, interes orokorreko portuen lehiakortasuna hobetzea, eta ekimen pribatuaren partaidetza suspertzea.

Jarraian, II. kapituluan, estatuaren portu-sistemaren baliabideak zerrendatu dira,

portuario estatal, debiendo resaltarse los ingresos derivados del nuevo Fondo de Compensación Interportuario, que constituye un elemento básico de solidaridad interportuaria y de garantía de financiación de las infraestructuras.

Es gestionado por Puertos del Estado y se financia con determinadas aportaciones de dicho organismo, así como de cada una de las Autoridades Portuarias.

Destaca como novedad el nuevo sistema de financiación de Puertos del Estado a través de la asignación de un porcentaje de las tasas recaudadas por las Autoridades Portuarias.

El capítulo dedicado a las tasas portuarias es ciertamente relevante.

Contiene una clasificación bipartita de las mismas, de tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y tasas por servicios no comerciales.

Dentro de las primeras se regulan las tasas por ocupación privativa del dominio público portuario, por utilización especial de las instalaciones portuarias y por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

Por lo que se refiere a las segundas, son tasas por la prestación de servicios no comerciales, la tasa por servicios generales y la tasa por servicio de señalización marítima.

El marco normativo en que se desenvuelven estas prestaciones está constituido por la propia ley y, en lo no regulado, por la Ley de Tasas y Precios Públicos, Ley General Tributaria y su normativa de desarrollo.

En lo relativo a las reglas generales de estos tributos, la ley establece la necesidad de que el importe de las tasas respondan al objetivo de coordinación del sistema de transportes de interés general y al principio de autosuficiencia del sistema portuario, de forma que cubran los gastos ordinarios de

halakoen artean nabarmendu behar direla Portuen Arteko Konpentsazio Funtsa berriak eratorritako sarrerak; arean ere, funts hori portuen arteko elkertasunerako eta azpiegituren finantzaketa bermatzeko oinarrizko osagaia da.

Funts hori «Estatuko Portuak» erakundeak kudeatzen du, eta finantzatzen da erakunde horrek egindako zenbait ekarpenekin, bai eta Portu Agintaritzek egindako ekarpenekin ere.

Berrikuntza moduan, goraiatzekoa da «Estatuko Portuak» erakundearen finantzaketa-sistema berria, Portu Agintaritzek bildutako tasetatik ehuneko jakin bat esleitzuz.

Portu-tasei buruzko kapitulua guztiz garrantzitsua da.

Tasa horien inguruan bitariko sailkapena jaso du, portuko jabari publikoa modu pribatiboan erabiltzearen edo modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasei dagokienez eta merkataritza-izaerarik gabeko zerbitzuen ondoriozko tasei dagokienez.

Lehenengoen artean arautu dira portuko jabari publikoa modu pribatiboan okupatzearen, portu-instalazioak modu berezian erabiltzearen eta merkataritza-, industria- nahiz zerbitzu-jarduerak gauzatzean jabari publikoa modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasak.

Bigarrenei dagokienez, merkataritza-izaerarik gabeko zerbitzuen ondoriozko tasak dira zerbitzu orokorren ondoriozkoa eta itsas seinaleetarako zerbitzua ematearen ondoriozkoa.

Zerbitzu-emate horien esparru arauemailea osatzen dute lege honek eta, horrek arautu gabeko aldeetan, Tasa eta Prezio Publikoei buruzko Legeak, Tributu Lege Orokorrak eta horiek garatzen dituen arautegiak.

Tributu horien erregela orokorrei dagokienez, legeak ezarri du beharrezkoa dela tasen zenbatekoa bat etortzea interes orokorreko garraio-sistema koordinatzeko helburuarekin eta portu-sistemaren autosufizientzia printzipioarekin, tasa horiek izan daitezen portu bakoitzaren

cada puerto y les asegure una rentabilidad suficiente para hacer frente a las inversiones futuras y a la devolución de las deudas.

El objetivo de rentabilidad para el conjunto del sistema portuario se fija por ley y podrá ser revisado en función de criterios de política de transporte, de la previsible evolución de la demanda y de las necesidades inversoras del sistema.

También se formula el principio de equivalencia, clásico en estos tributos.

Así, el importe de las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público se fija por referencia al valor de mercado o de la utilidad que represente en cada Autoridad Portuaria.

La cuantía de las tasas por servicios no comerciales no puede exceder, en su conjunto, del coste de los servicios o, en su defecto, del valor de la prestación recibida.

La regulación de las tasas por utilización de instalaciones portuarias que fija la ley favorecen la inversión privada en infraestructuras sobre un modelo de gestión portuaria organizado en terminales especializadas concesionadas, ya que la cuantía de aquéllas viene determinada en función del grado de utilidad que le presta al concesionario la infraestructura portuaria.

En relación con las exenciones, la ley regula una lista cerrada y taxativa por cada una de las tasas previstas en la misma.

Dichas exenciones tienen marcado carácter subjetivo a favor de entidades públicas o privadas sin fines lucrativos y de carácter humanitario.

En cuanto a la gestión y revisión de las tasas, existe una remisión general a la Ley General Tributaria y disposiciones de desarrollo en cuanto no se opongan a la propia Ley de Puertos.

La regulación de los sujetos pasivos de cada una de las tasas ha pretendido asegurar el cobro de estas prestaciones,

gastuak estaltzeko lain eta portuei behar besteko errentagarritasuna ziurtatzeko modukoak, bihar-etziko inbertsioei eta zorren itzulketei aurre giteko.

Portu-sistema osoarentzako errentagarritasunaren helburua lege bidez ezartzen da, eta berrikusi ahal izango da, garraio-politikari buruzko irizpideak, eskariak izan dezakeen bilakaera eta sistemaren inbertsio-beharrizanak direla eta.

Halaber, baliokidetasun-printzipioa ezarri da, tributu horietan klasikoa dena.

Horrela, jabari publikoa modu pribatiboan erabiltzearen edo modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasen zenbatekoa ezartzen da merkatu-balioa edo Portu Agintaritza bakoitzari begira jabari publikoak duen onura erreferentziatzat hartuz.

Merkataritza-izaerarik gabeko zerbitzuen ondoriozko tasen zenbatekoak ezin du gainditu, osotasunean, zerbitzuen kostua edo, halakorik izan ezean, jasotako zerbitzuaren balioa.

Portu-instalazioak erabiltzearen ondorioz legeak tasen inguruan ezarri duen arauketak inbertsio pribatua ahalbidetzen du azpiegituretan, emakida-hartzaileentzako terminal espezializatuen arabera antolatutako kudeaketa-eredua oinarri hartuta; izan ere, tasa horien zenbatekoa ezartzen da portu-azpiegiturek emakida-hartzaileari eskaintzen dion onura-mailaren arabera.

Salbuespenei dagokienez, legeak zerrenda itxia eta zehatza arautu du, jasotako tasa bakoitzari begira.

Salbuespen horiek ageri-agerian dute izaera subjektiboa, irabazteko asmorik gabeko eta giza izaerako erakunde publiko nahiz pribatuen mesedetan.

Tasen kudeaketa eta berrikuspenari dagokienez, oso-osoko igorpena egin da Tributu Lege Orokorrera eta hori garatzeko xedapenetara, halakoak Portuei buruzko Legearen aurka ez doazen heinean.

Tasa bakoitzaren subjektu pasiboen arauketa ahalegindu da zerbitzu-emate horien kobrantza ziurtatzen, tributu-arloan

acudiendo a los mecanismos clásicos de sustitución y solidaridad tributarias, favoreciendo, asimismo, el modelo concesional de gestión portuaria.

Mención especial merecen algunas medidas incluidas en la regulación de la tasa por utilización especial de las instalaciones portuarias, dirigidas a incrementar la competitividad entre nuestros puertos y de éstos con los restantes del mercado internacional.

Así, aunque se parte de una regulación muy rígida, la ley introduce medidas flexibilizadoras, consistentes en la regulación de unos coeficientes correctores y unas bonificaciones.

Los coeficientes correctores permiten disminuir el importe de las tasas a aquellos puertos que presenten una mejor media de rentabilidad, así como incrementarlo a aquellos otros cuya situación sea la opuesta.

De esta forma, se permite potenciar la competitividad de los puertos y se les brinda un instrumento con el que contribuir a su objetivo de autofinanciación.

Por su parte, las bonificaciones responden a seis tipos de objetivos.

En primer lugar, se prevén beneficios para potenciar el papel de España como plataforma logística internacional.

En segundo lugar, también se introducen bonificaciones para potenciar la intermodalidad, es decir, para fomentar la integración de nuestros puertos en las cadenas logísticas nacionales e internacionales.

En tercer lugar, se permite que cada Autoridad Portuaria, sin superar nunca el límite porcentual que fija la propia ley, conceda beneficios para captar y consolidar tráfico de cada puerto.

En cuarto lugar, también se prevén, en la propia ley, bonificaciones fijas por razón de circunstancias de alejamiento e insularidad, en las que ya se han incorporado las previstas en la Ley 30/1998, de 29 de julio, de Régimen Especial de las Illes Balears.

En quinto lugar, también se introducen

klasikoak diren ordezen- eta elkartasun-mekanismoak baliatuta, bai eta portua kudeatzeko emakiden bidezko eredia ahalbidetzen ere.

Aparteko aipamena merezi dute portu-instalazioak modu berezian erabiltzearen ondoriozko tasaren arauketako neurri batzuek, xede dutenek gure portuen arteko eta portu horien eta nazioarteko merkatuaren gainerako portuen arteko lehiakortasuna areagotzea.

Hortaz, nahiz eta abiapuntua arauketa oso hertsia izan, legeak neurri malgutzailak ezarri ditu, koefiziente zuzentzaile eta hobari batzuk arautuz.

Koefiziente zuzentzaileek ahalbidetzen dute batez besteko errentagarritasun hobea duten portuei tasak gutxitzea, bai eta aurkako egoera duten portuei tasak gehitzea ere.

Modu horretara, ahalbidetzen da portuen lehiakortasuna indartzea eta portuen eskuragarri uzten da autofinantzaketaren helburua lortzeko lagungarri izan daitekeen tresna.

Bestalde, hobariak sei helburu-mota dituzte.

Lehendabizi, onurak ezarri dira, Espainiak nazioarteko plataforma logistika gisa duen egitekoa indartzeko.

Bigarrenik, hobariak arautu dira, orobat, intermodalitatea indartzeko, hau da, gure portuak kate logistiko nazional nahiz nazioartekoetan sartzea suspertzeko.

Hirugarrenik, ahalbidetu da Portu Agintaritzak bakoitzak, legeak ezarritako ehunekoen muga gaindu gabe, onurak ematea portu bakoitzeko trafikoak jaso eta sendotzeko.

Laugarrenik, legean bertan hobari finkoak ere ezarri dira, uruntasunaren eta uharte-izaeraren inguruabarrak direla eta; hobari horietara bildu dira uztailaren 29ko 30/1998 Legeak, Balear Uharten Araubide Bereziari buruzkoak, jasotako hobariak.

Bosgarrenez, hobariak sartu dira, baita ere,

bonificaciones para incentivar mejores prácticas medioambientales, al objeto de conseguir que tanto la entrada y salida de los buques como la manipulación de la mercancía se realicen con un mayor respeto al medio ambiente, en consonancia con las directivas comunitarias sobre la materia.

Por último, se incluyen bonificaciones para fomentar que los sujetos pasivos de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía obtengan certificados de calidad homologados en la prestación de sus servicios.

El quinto y último de los capítulos de este título se encuentra dedicado a los precios privados por servicios prestados por las Autoridades Portuarias, cuyo ámbito se extiende a aquellos servicios que, no siendo obligatorios, sino puramente comerciales, se prestan en régimen de concurrencia con el sector privado y, por tanto, sometidos a derecho privado.

Dándose los anteriores requisitos, no rige el principio de reserva de ley, por lo que las tarifas serán aprobadas con total libertad por las Autoridades Portuarias.

No obstante, la ley sí establece algún parámetro para su cuantificación.

El más importante consiste en la imposibilidad de que las tarifas puedan ser inferiores al coste del servicio.

Este límite sólo admite excepciones en aquellos casos, reflejados en los planes de empresa, de subactividad en ausencia de iniciativa privada.

Con ello se incorpora a la ley definitivamente el principio de libertad tarifaria en los puertos españoles.

III

El título II regula los regímenes de planificación, presupuestario, tributario, de funcionamiento y de control de los puertos de interés general apropiados para la adecuada coordinación del sistema portuario estatal sobre la base de la autonomía de gestión de los organismos públicos portuarios.

El título se inicia con el capítulo I dedicado al régimen de planificación.

ingurumen-eginera hobek sustatzeko, lortu dadin ontzien sarrera nahiz irteera eta merkatu-gaien manipulazioa ingurumena gehiago errespetatuz gauzatzea, gai horren inguruan Europako Erkidegoan dauden zuzentarauekin bat etorritz.

Azkenik, hobariak arautu dira, ontziaren, bidaiarien eta merkatu-gaien tasen subjektu pasiboek euren zerbitzuak ematean homologatutako kalitate-ziurtagiriak lortzea suspertzeko.

Titulu honetako bosgarren eta azken kapitulua ari da Portu Agintaritzek emandako zerbitzuak zein izan eta zerbitzu horien ondoriozko prezio pribatuei buruz; titulu horrek bere baitan hartu ditu nahitaezkoak izan ez eta merkataritzakoak diren zerbitzuak, halakoak sektore pribatuarekin batera lehiatuz ematen direla, eta, beraz, zuzenbide pribatuaren mende.

Aipatu betekizunak gauzatzen badira, lege-erreserbaren printzipioa ez da aplikatzen; ondorenez, Portu Agintaritzek askatasun osoz onetsiko dituzte tarifak.

Hala ere, legeak nolabaiteko parametroak ezarri ditu tasa horiek zenbatzeko.

Parametro horietarik garrantzitsuenaren arabera tarifak ezin dira zerbitzuaren kostua baino txikiagoak.

Muga horrek salbuespenak onartzen ditu, ekimen pribaturik izan ez eta azpijarduerakasuetan, hala agertu denean enpresa-planetan.

Horrekin, legean behin betiko jaso da tarifa-askatasunaren printzipioa Espainiako portuei dagokienez.

III

II. tituluak arautu ditu interes orokorreko portuetako plangintza- aurrekontu-, tributatu-, jardunbide- eta kontrol-araubide egokiak, estatuaren portu-sistema behar bezala koordinatzeko, portuetako erakunde publikoen kudeaketa-autonomia oinarri hartuta.

Titulua plangintza-araubideari buruzkoa den I. kapituluarekin hasi da.

Se pretende en el mismo dotar de sistemática a esta materia, regulada en la vigente Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante con cierta dispersión.

Asimismo, se introducen novedades mediante la creación de nuevos instrumentos de planificación que permitan promover un marco de leal competencia interportuaria y definir los objetivos generales del sistema portuario, ajustando la inversión a las necesidades y favoreciendo la coordinación e integración de los puertos en el sistema de transportes de interés general, al tiempo que se potencia la capacidad de cada Autoridad Portuaria para favorecer la competitividad de los puertos que gestiona.

El marco estratégico del sistema portuario de interés general se elaborará por Puertos del Estado con la participación de las Autoridades Portuarias, que lo remitirá al Ministerio de Fomento para su aprobación.

Este será un instrumento nuevo mediante el cual se defina el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación y los objetivos generales del conjunto del sistema portuario estatal, de conformidad con la política económica y de transportes del Gobierno.

Pero los objetivos generales requieren una concreción y un desarrollo a través de los instrumentos de planificación que desarrollarán los organismos públicos portuarios:

plan estratégico, plan director y plan de empresa, este último ya implantado en la regulación actual.

El contenido de los planes se acordará entre cada Autoridad Portuaria y Puertos del Estado mediante la aplicación del sistema paccionado actualmente operativo para los planes de empresa y que tan buenos resultados ha dado en el desarrollo y consecución de los objetivos económicos de cada puerto.

En desarrollo de su plan estratégico, las Autoridades Portuarias elaborarán un

Kapitulu horren helburua da gai hori sistematizatzea, kontuan harturik nahiko barreiatu arautu dela Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruz indarrean dagoen Legean.

Era berean, berrikuntzak egin dira, plangintza-tresna berriak sortuz, ahalbidetzeko portuen arteko lehia leialerako esparrua sustatzea eta portu-sistemaren helburu orokorrak definitzea, inbertsioa beharrezanetara egokituz eta portuak interes orokorreko garraio-sistemarekin koordinatzea eta horretara barneratzea ahalbidetuz; aldi berean, Portu Agintaritza bakoitzaren gaitasuna indartu da, kudeatzen dituen portuen lehiakortasuna ahalbidetzeko.

Interes orokorreko portu-sistemaren esparru estrategikoa «Estatuko Portuak» erakundeak egingo du, Portu Agintaritzen parte-hartzearekin; «Estatuko Portuak» erakundeak esparru estrategiko hori Sustapen Ministerioari igorriko dio onets dezan.

Hori tresna berria izango da, baliagarri izango dena estatuaren portu-sistema osoaren garapen estrategikoaren eredu, jardute-irizpideak eta helburu orokorrak zehazteko, Gobernuaren ekonomia- eta garraio-politikarekin bat etorritik.

Alabaina, helburu orokorrek zehaztasun eta garapena behar dute, portuetako erakunde publikoek gauzatuko dituzten plangintza-tresnen bidez:

plan estrategikoa, plan zuzentzailea eta enpresa-plana; azken hori egungo arauetara bilduta dago.

Planen edukia erabakiko da Portu Agintaritza bakoitzaren eta «Estatuko Portuak» erakundearen artean, gaur egun enpresa-planentzako indarrean dagoen eta portu bakoitzaren helburuak garatu eta erdiesteari dagokionez hain emaitza onak eman dituen itun-sistema aplikatuz.

Portu Agintaritzek euren plan estrategikoak garatze aldera plan zuzentzailea egingo

proyecto de plan director para cada uno de los puertos que gestionen.

El plan director se configura como el instrumento para la previsión de la construcción de un nuevo puerto, la ampliación o la realización de obras de infraestructura de uno existente.

Se mantiene dentro de los instrumentos de la planificación en el sistema portuario estatal, el plan de empresa que tanto ha ayudado a la mejora de la gestión de los puertos de interés general.

A continuación, el capítulo II del mismo título se refiere al régimen presupuestario de los organismos portuarios.

El régimen jurídico aplicable a los organismos portuarios en materia presupuestaria, conforme al artículo 6.6 de la Ley General Presupuestaria, redactado por la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social para el año 2002, es el previsto en la propia Ley de Puertos y en las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que resulten de aplicación.

Se diferencian en este capítulo las obligaciones en materia presupuestaria del organismo público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias.

En ambos casos, se ha adaptado la regulación establecida en la Ley de Puertos a las modificaciones operadas en el texto refundido de la Ley General Presupuestaria en virtud de la Ley 14/2000, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social para el año 2001.

Puertos del Estado elaborará anualmente los presupuestos de explotación y de capital y el programa de actuación plurianual consolidados del sistema portuario estatal.

Es importante la mención a que dichos presupuestos y programa se habrán de ajustar a las disposiciones de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria que sean de aplicación, así como a las directrices de la política presupuestaria del Gobierno.

Por su parte, las Autoridades Portuarias aprobarán cada año los proyectos de

dute kudeatzen duten portu bakoitzari begira.

Plan zuzentzailea aurreikuspen-tresna da, portu berri bat eraikitzeko edo izan baden portu bat hedatzeko nahiz bertan azpiegitura-obrak egiteko.

Estatuaren portu-sistemako plangintza-tresnen artean eutsiko zaio interes orokorreko portuen kudeaketan hainbeste lagundu duen enpresa-planari.

Jarraian, titulu bereko II. kapitulua portu-erakundearen aurrekontu-araubideaz arduratu da.

Aurrekontuen gaian, portu-erakundeei aplikatzen zaien araubide juridikoa da, Aurrekontuen Lege Orokorren 6.6 artikuluekin bat etorriz, abenduaren 27ko 24/2001 Legeak, 2002. urterako Fiskal, Administrazio eta Lan Arloko Neurriei buruzkoak emandako idazkeraren arabera, Portuei buruzko Legean eta Aurrekontuen Lege Orokorretik aplikagarri diren xedapenetan ezarritakoa.

Kapitulu horretan bereizi dira aurrekontuen gaian «Estatuko Portuak» erakunde publikoaren eta Portu Agintaritzen betebeharrak.

Bi kasuetan, Portuei buruzko Legean ezarritako arauketa egokitu zaie, 14/2000 Legeak, 2001. urterako Fiskal, Administrazio eta Lan Arloko Neurriei buruzkoak ezarritakoaren ondorioz, Aurrekontuei buruzko Lege Orokorren testu bategineko aldarazpenei.

«Estatuko Portuak» erakundeak urtero egingo ditu estatuaren portu-sistemaren ustiatze- eta kapital-aurrekontu eta urte anitzeko jardute-programa bateratuak.

Garrantzitsua da egin den aipamena, aurrekontu horiek eta programa hori bat etor daitezten Aurrekontu Egonkortasunari buruzko Lege Orokorretik zein xedapen izan aplikagarri eta xedapen horiekin, bai eta Gobernuaren aurrekontu-politikako jarraibideekin ere.

Bestalde, Portu Agintaritzek urtero onetsiko dituzte ustiatze- eta kapital-aurrekontuen

presupuestos de explotación y capital y de programa de actuación plurianual, que se ajustarán a las previsiones económico-financieras acordadas en los planes de empresa y a los objetivos generales de gestión que establezca Puertos del Estado.

Los proyectos serán remitidos a ese organismo público para su aprobación.

El capítulo III consta de un único artículo relativo al régimen contable.

En el mismo se recoge y amplía la regulación de la Ley de Puertos vigente.

Los organismos portuarios ajustarán su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio, a las del Plan General de Contabilidad y demás de aplicación.

Se añade la obligación de incluir en el informe relativo a la ejecución de la política portuaria, que eleva anualmente Puertos del Estado a las Cortes Generales, el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias y el cuadro de financiación consolidados del sistema portuario estatal.

El régimen de control de las actividades económicas y financieras de los organismos portuarios se contiene en el capítulo IV de la nueva ley.

Se ejercerá por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, conforme a lo dispuesto en la Ley General Presupuestaria.

Asimismo, se especifica que Puertos del Estado ejercerá la función de control interno a través de los planes de control, con el objeto de analizar la seguridad de los activos, la fiabilidad de la información financiera y el cumplimiento de la normativa aplicable.

El capítulo V de la nueva ley se refiere al Régimen Tributario de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado.

Al igual que en la Ley de Puertos de 1992, Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias tendrán el mismo régimen tributario que el Estado.

Ahora bien, a estas entidades se les aplicará el régimen de entidades

eta urte anitzeko jardute-programaren proiektuak, bat etorriko direnak enpresa-planetan akordatutako ekonomia- eta finantza-xedapenekin eta «Estatuko Portuak» erakundeak kudeaketaren inguruan ezarritako helburu orokorrekin.

Proiektuak erakunde publiko horri igorriko zaizkio, onets ditzan.

III. kapituluak artikulua bakarra du, kontabilitate-araubideari buruzkoa dena.

Artikulu horretan indarreko Portuei buruzko Legearen arauketa jaso eta hedatu da.

Portu-erakundeek euren kontabilitatea egokituko dute Merkataritzako Kodeko, Kontabilitateko Plan Orokorreko eta aplikagarri diren gainerako xedapenetara.

Urtero «Estatuko Portuak» erakundeak Gorte Nagusiei portu-politikaren betearazpenari buruz igortzen dien txostena dela eta, ezarri da txosten horretara nahitaez bilduko direla estatuaren portu-sistemaren balantzea, galera-irabazien kontua eta finantzaketa-koadroa, bateratuta.

Portu-erakundeek ekonomia- eta finantza-jardueren kontrol-araubidea lege berriaren IV. kapitulura bildu da.

Kontrol hori gauzatuko dute Estatuko Administrazioaren Kontu Hartzailak Orokorrak eta Kontu Auzitegiak, Aurrekontuen Lege Orokorrean xedatutakoarekin bat etorritik.

Era berean, zehaztu da «Estatuko Portuak» erakundeak barne kontrolaren eginkizuna gauzatuko duela kontrol-planen bidez, aktiboen segurtasuna, finantza-informazioaren fidagarritasuna eta arautegi aplikagarriaren betepena aztertzeko xedearekin.

Lege berriaren V. kapitulua Portu Agintaritzen eta «Estatuko Portuak» erakundearen tributua-araubideaz ari da.

1992ko Portuei buruzko Legean bezala, «Estatuko Portuak» erakundeak eta Portu Agintaritzek izango dute estatuaren tributua-araubide bera

Alabaina, erakunde horiei aplikatuko zaie Sozietateen gaineko Zergan modu

parcialmente exentas en el Impuesto sobre Sociedades, respecto de los ingresos procedentes de explotaciones económicas en la prestación de servicios comerciales que estarán sujetos al Impuesto, a diferencia de los ingresos de naturaleza tributaria, que estarán exentos.

Ello obedece a la reciente modificación de la Ley 43/1995, de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades, en la que se reconoce la exención parcial de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias.

Por último, a efectos del régimen tributario, siguiendo el régimen actual, se otorga al dominio público portuario el mismo régimen jurídico que al dominio público marítimo-terrestre.

Seguidamente, el capítulo VI contiene el régimen patrimonial de los organismos portuarios.

El capítulo regula la definición del patrimonio propio de los organismos públicos portuarios, la adscripción y afectación de bienes a los organismos públicos portuarios, la desafectación de bienes de dominio público adscritos a las Autoridades Portuarias y a Puertos del Estado y la participación en sociedades y otras entidades.

Tratamiento específico requiere la regulación de la participación de los organismos portuarios en el capital social de sociedades mercantiles.

Se establece que podrán participar en sociedades cuyo objeto esté ligado a actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan la competitividad portuaria.

Sin embargo, y en el espíritu de liberalización y fomento de la competencia que preside la ley, se hace hincapié en que no podrán participar en sociedades relacionadas con la prestación de servicios portuarios básicos.

El título II finaliza con el capítulo VII relativo al régimen de los recursos humanos.

partzialean salbuetsita dauden erakundeen araubidea, ustiapen ekonomikoek eratorritako sarrerei dagokienez, ustiapen horiek gauzaten direnean merkataritza-zerbitzuak ematean; bada, sarrera horiek zerga horren mende izango dira, salbuetsita dauden tributu-izaerako sarrerak ez bezala.

Horren arrazoia abenduaren 27ko 43/1995 Legeak, Sozietateen gaineko Zergari buruzkoak, oraintsu izandako aldarazpenean datza; aldarazpen horren ondorioz, «Estatuko Portuak» erakundearen eta Portu Agintaritzen salbuespen partziala aitortu da.

Amaitzeko, tributu-araubidearen ondoreetarako, egungo araubideari jarraituz, portuko jabari publikoari eratxiki zaio itsas-lehorreko jabari publikoaren araubide juridiko bera.

Jarraian, VI. kapituluak portu-erakundeen ondare-araubidea jaso du.

Kapitulu horrek arautu du portuetako erakunde publikoen ondare propioaren definizioa, portuetako erakunde publikoei ondasunak atxiki eta lotzea, Portu Agintaritzek eta «Estatuko Portuak» erakundeak jabari publikoko zein ondasun izan atxikita eta ondasun horiek jaregitea eta sozietateetan eta beste erakunde batzuetan parte hartzea.

Portuetako erakundeek merkataritza-sozietateen kapitalean duten partaidetzaren arauketak tratamendu berezia behar du.

Halatan, ezarri da erakunde horiek sozietateetan parte hartu ahal izango dutela, sozietate horien xedea lotzen zaienean portu-jardueri, bai eta portuko lehiakortasuna sustatzen duten logistika-, garraio- eta teknologia-jardueri ere.

Aitzitik, legean liberalizazio-espiritua eta lehia suspertzeko joera nagusi izanik ere, nabarmendu da erakunde horiek ezin izango dutela sozietateetan parterik hartu, sozietate horiek zerikusia dutenean oinarrizko portu-zerbitzuekin.

II. titulua VII. kapituluarekin bukatu da, hain zuzen, giza baliabideei buruzkoa den

La exigua regulación actual exigía un mayor desarrollo normativo de la materia.

Destaca en la nueva ley su pretensión de delimitar competencias y la introducción de novedades en materia de retribuciones, control del gasto de personal, convenios colectivos y procedimiento para el nombramiento y separación de los Directores de las Autoridades Portuarias.

Por último, se ha reformado el régimen de nombramiento de los Directores de las Autoridades Portuarias con la exigencia de una experiencia reconocida de, al menos, 10 años en técnicas y gestión portuarias.

Asimismo, se precisará mayoría absoluta de los miembros del Consejo de Administración para su nombramiento y cese, y la previa comunicación de las propuestas, tanto de nombramiento como de cese, al organismo público Puertos del Estado.

IV

La ley dedica su título III a la prestación de servicios.

La Ley de 1992, ciertamente, aportó unas Autoridades Portuarias más activas y unos servicios portuarios regidos por el derecho privado; pero conservó del pasado una intensa vinculación entre autoridades y servicios que requiere ahora de una nueva asignación del papel que corresponde al sector público y al privado.

El proceso de liberalización, impulsado con ahínco desde la Unión Europea, consiste en una política económica que concibe al Estado, no como agente económico directo, sino como promotor, catalizador y garante de los derechos de propiedad y libertad de empresa, centrando sus funciones en el desarrollo de políticas que favorezcan la estabilidad, la libre competencia y el fomento de la inversión en los puertos, a través de fórmulas jurídicas que hagan atractiva la inversión de la iniciativa privada en los puertos de interés general, sin perjuicio de la simultánea articulación de mecanismos

kapituluaekin.

Gaur egungo arauketa urria gai horren inguruko arau-garapen zabalagoaren premian zegoen.

Lege berrian nabarmendu behar da eskumenak zehazteko nahia eta egin diren berrikuntzak ordainsariei, langileen gastuei buruzko kontrolari, hitzarmen kolektiboari eta Portu Agintaritzetako zuzendariak izendatzeko eta banantzeko prozedurei dagokienez.

Azkenik, Portu Agintaritzetako zuzendariak izendatzeko araubidea eraldatu da, portutekniketan eta -kudeaketan, gutxienez, 10 urteko esperientzia nabarmena galdatzen baita.

Era berean, Administrazio Kontseiluko kideen erabateko gehiengoa behar da zuzendari horiek izendatu eta kargutik kentzeko, eta izendapena egiteko nahiz kargua kentzeko proposamenak alde aurretik komunikatu behar zaizkio «Estatuko Portuak» erakunde publikoari.

IV

Legea bere III. tituluan zerbitzuak emateaz arduratu da.

Egia esan, 1992ko Legeak berarekin ekarri zuen Portu Agintaritza aktiboagoak eta zuzenbide pribatuak eraendutako portu-zerbitzuak. Baina iragan-denboretan gertatzen zen antzera, agintaritzen eta zerbitzuen arteko lotura estuari eutsi zion; horregatik, orain sektore publikoari eta sektore pribatuari dagozkien egitekoak zehaztu behar dira.

Europar Batasunak gogotsu bultzatu duen liberalizazio-prozesua ekonomia-politika batean oinarritzen da; politika horrek estatua ez du aintzakotzat hartzen zuzeneko ekonomia-agente bezala, ezpada enpresa-jabetzari eta – askatasunari buruzko eskubideen suspertzaile, katalizatzaile eta bermatzaile bezala. Horrenbestez, estatuaren eginkizunek ahalbidetuko dute portuetan egonkortasuna, lehia askea eta inbertsioa suspertuko duten politikak gauzatzea, ekimen pribatuak interes orokorreko portuetan inbertitzea erakargarri egiten duten formula juridikoen bidez, kalterik egin

reguladores, habida cuenta de que los mercados de prestación de servicios de transporte, como es el caso del que aquí nos ocupa, vienen presentando o pueden presentar un alto grado de concentración en la concurrencia de operadores.

El fundamento político de este proceso se encuentra en el principio de subsidiariedad, esto es, una vez que la experiencia ha demostrado que los servicios portuarios pueden funcionar como mercado competitivo, no hay razón para que el Estado mantenga, a través de las Autoridades Portuarias, la titularidad de unos servicios que se vienen prestando en régimen de competencia, con alto grado de eficacia y rentabilidad, por el sector privado, pero a través de unos contratos de prestación de servicios, que, sin duda, en un marco empresarial competitivo introducen una presencia pública a todas luces innecesaria.

La liberalización de los servicios portuarios implica para el Estado, a través de las Autoridades Portuarias, abandonar el actual sistema de gestión de tales servicios y concentrar sus esfuerzos en la creación de marcos jurídicos y económicos que refuercen la introducción y el desarrollo de la libre competencia como medio para lograr una mayor competitividad y eficiencia económica de las empresas, dentro del mercado internacional.

De esta manera, se eleva a la categoría de principio general en la actuación de las Autoridades Portuarias, el de la libertad de acceso a la prestación de los servicios portuarios, salvo limitación de número de prestadores por razones derivadas de la disponibilidad de espacios, capacidad de las instalaciones, seguridad o normas medioambientales.

Las razones antes citadas aconsejan abandonar el modelo subjetivo de organización de los servicios portuarios vigente y abordar un modelo objetivo de regulación, que introduzca la libre competencia en las actividades en que es posible y que impongan sobre los operadores de cada sector las obligaciones de servicio público, que junto a la libre

gabaraldia berean mekanismo arauemaileak izateari, kontuan hartuz garraio-zerbitzuak emateko merkatuek eragileen lehiari dagokionez pilotze-maila altua dutela edo izan dezaketela, aztergai den kasua izanik horren adibide.

Prozesu horren oinarri politikoa subsidiaritate-printzipioan datza. Bestela esanda, behin esperientziak erakutsita, portu-zerbitzuek merkatu lehiakor gisa jardun dezaketela, ez dago arrazoirik estatuak eusteko, Portu Agintaritzen bidez, lehia-araubidean ematen diren zerbitzu batzuen titulartasunari, zerbitzu horiek sektore pribatuak ematen dituenean, eragingarritasun- eta errentagarritasun-maila altuarekin; gainera, zerbitzu horiek emateko kontratuetan sektore publikoaren presentzia jasotzen da, zalantzarik gabeko, beharrezkoa ez dena, halako enpresa-esparru lehiakorrean.

Portu-zerbitzuen liberalizazioak Portu Agintaritzen bidez jarduten duen estatuari begira eragin du, bazter batean uztea gaur egun zerbitzu horiek kudeatzeko dagoen sistema, eta ahaleginak egitea lehia askea ezarri eta garatuko duten esparru juridiko eta ekonomikoak sortzeko, nazioarteko merkatuan enpresen lehiakortasuna eta ekonomia-efizientzia lortzeko baliabide gisa.

Modu horretara, Portu Agintaritzen jardunean printzipio orokor bihurtu da portu-zerbitzuak eman ahal izateko askatasuna, salbu eta zerbitzu-emaileen kopurua mugatzen denean, eremuaren, instalazioek duten edukieraren, segurtasunaren edo ingurumen-arauek arrazoiengatik.

Arestian aipatu arazoiek gomendagarri egiten dute portu-zerbitzuak antolatzeko egun dagoen eredu subjektiboa bazterrean uztea, eta eredu objektiboaren arabera arauketari ekitea, horren bidez lehia askea ezar dadin, ahal den jardueretan behinik behin, eta sektore bakoitzeko eragileei ezar dakizkien zerbitzu publikoaren betebeharrak, lehia askearekin batera

competencia garanticen la seguridad, la continuidad, la calidad, la cobertura universal, la adaptación y la razonabilidad de precios.

La política de la Unión Europea, reflejada en la propuesta de directiva de acceso al mercado de los servicios portuarios, responde a este modelo objetivo, por cuanto busca el equilibrio entre la introducción progresiva de la competencia y la garantía del cumplimiento de las obligaciones de servicio público.

En el proceso de vigencia de la Ley de 1992 destaca como hito relevante la modificación operada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, en la cual se apostó por políticas liberalizadoras que permitieran el definitivo establecimiento de un marco de libre y leal competencia, incluyendo como novedad, entre las funciones de las Autoridades Portuarias, la de favorecer la libre competencia y velar por que no se produjeran situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.

Transcurridos ya más de cinco años desde la entrada en vigor de esta modificación, el escenario empresarial en los puertos de interés general es alentador.

Existen, sin duda, los más importantes niveles de inversión privada en las infraestructuras estatales y, en algunos casos, una incipiente competencia en gran parte de los servicios portuarios, lo cual, redundando, siempre que se produce, en beneficio de los consumidores logrando el abaratamiento del coste del paso de las mercancías y el constante incremento de las mercancías movidas en los puertos españoles.

Ha de observarse que en la nueva ley se modifica el concepto de servicio portuario de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en la cual aparece vinculado a la titularidad y competencias de la Autoridad Portuaria y su prestación se desarrolla en régimen de gestión directa o indirecta, según proceda, por el concepto más amplio de servicios prestados en los puertos de interés general que se clasifican

berma ditzaten segurtasuna, jarraitutasuna, kalitatea, estaldura unibertzala, egokitzapena eta prezioen arrazionaltasuna.

Europar Batasunaren politika, portu-zerbitzuen merkatura jotzeko zuzentarauaren proposamenean islatu dena, bat dator eredu objektibo horrekin; izan ere, politika horrek helburu du arian-arian lehia ezartzearen eta zerbitzu publikoaren betebeharrak gauzatzen direla bermatzearen arteko orekari eustea.

1992ko Legearen indarraldiaren prozesuan, gertaera garrantzitsu gisa nabarmendu behar da abenduaren 26ko 62/1997 Legeak eragindako aldarazpena; aldarazpen horrekin apustua egin zen, askatasunez eta leialtasunez lehiatzeko behin betiko esparrua ezartzea ahalbidetuko zuten politika liberalizatzaileen alde. Horren haritik, berrikuntza moduan, Portu Agintaritzen eginkizunen artean jaso ziren lehia askea ahalbidetzea eta portu-zerbitzu desberdinak ematean monopolio-egoerak sor ez daitezzen zaintzea.

Aldarazpen hori egin zenetik bost urte baino gehiago igaro ondoren, interes orokorreko portuetan enpresek duten egoerak aurrera egitera bultzatzen du.

Duda-mudarik gabe, estatuaren azpiegiturei dagokienez, inbertsio pribatuek portu-zerbitzuetan dute pisurik handiena, eta, kasu batzuetan, ematen diren portu-zerbitzuetarik askotan, hasiberria da lehia. Bada, lehia hori gertatzen denean, kontsumitzaileentzat onuragarri izaten da, lortzen baita merkatu-gaien igarobideak duen kostua merkatzea eta Espainiako portuetan mugitutako merkatu-gaiak etengabe gehitzea.

Adierazgarri da lege berrian aldarazi izana Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legeak portu-zerbitzuaren inguruan darabilen kontzeptua. Azken horren arabera, portu-zerbitzua lotzen zaie Portu Agintaritzaren titulartasunari eta eskumenei, eta zerbitzu hori ematen da zuzeneko nahiz zeharkako kudeaketa-araubidean, bidezkoa denaren arabera. Aitzitik, lege berriak interes

en servicios portuarios básicos y generales, servicios comerciales y servicio de señalización marítima.

De este modo, el nuevo concepto de servicio portuario es más limitado que el recogido en el anterior artículo 66 de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante y se distingue de los servicios comerciales que con la anterior ley eran también servicios portuarios.

La ley produce así desde esta perspectiva un importante cambio en el modelo de gestión de los puertos, en el que el papel de la autoridad pública, representada a través de las Autoridades Portuarias, se orienta a la provisión y gestión de los espacios de dominio público, a la regulación de la actividad económica que constituyen los servicios portuarios básicos que se desarrollan en el puerto, que corren a cargo, esencialmente, del sector privado, reservándose a la Autoridad Portuaria una actividad prestacional subsidiaria orientada principalmente a los casos de ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada.

Todo ello, sin perjuicio del papel fundamental que, desde la aplicación en su gestión de los principios de eficiencia, agilidad y flexibilidad propios de una gestión empresarial, las Autoridades Portuarias han venido desarrollando en la promoción de estrategias globales orientadas hacia el cliente común, tendentes a asegurar la adaptación permanente de la oferta global portuaria a las necesidades y estrategias de la actividad económica a que éstas sirven y a contribuir a crear un ámbito de cooperación de todos los agentes de la comunidad portuaria, dirigido a la mejora de los servicios portuarios y a la promoción de los puertos.

La renovación que se propone, en sintonía con la política comunitaria en materia portuaria, trata de introducir mayor flexibilidad y competencia en los servicios portuarios, lo cual se traduce en una decidida apuesta por reforzar el

orokorreko portuetan emandako zerbitzuen kontzeptu zabalagoa darabil, zerbitzu horiek sailkatu dituela portu-zerbitzu oinarrizko eta orokorretan, merkataritza-zerbitzuetan eta itsas seinaleetarako zerbitzuan.

Horrenbestez, portu-zerbitzuaren kontzeptu berria Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legearen 66. artikuluko lehengo kontzeptua baino mugatuagoa da, eta merkataritza-zerbitzuetatik bereizten da, aurreko legean zerbitzu horiek portu-zerbitzuak baziren ere.

Bada, ikuspuntu horretatik, legeak aldaketa garrantzitsua eragin du portuak kudeatzeko ereduan. Agintaritza publikoaren egitekoa, Portu Agintaritzek jarduten dutela horren ordezkari, bideratzen da jabari publikoko eremuak hornitu nahiz kudeatzera, eta portuan gauzatzen diren portu-zerbitzu oinarrizkoen jarduera ekonomiko arautzera; portu-zerbitzu horiek, gehienbat, sektore pribatuak ematen ditu, Portu Agintaritzak zerbitzuak emateko jarduera subsidiarioa erreserbatzen duela, batik bat, ekimen pribaturik ez dagoenean edo hori behar bestekoa ez denean jarduteko.

Horrek guztiorrek ez dio kalterik egiten Portu Agintaritzek, euren kudeaketan enpresa-kudeaketari datxezkion efizientzia-, arintasun- eta malgutasun-printzipioak aplikatuta, gauzatu duten funtsezko egitekoari, bezero arruntari zuzendutako estrategia orokorrak sustatzeko orduan; hurrean ere, estrategia horiek helburu izan dute, ziurtatzea portuko eskaintza orokorra etengabe egokitzen dela euren zerbitzuak baliatzen dituen jarduera ekonomikoaren beharrez eta estrategietara, eta laguntzea portu-erkidegoaren agente guztien lankidetzaren esparrua sortzen, portu-zerbitzuak hobetu eta portuak sustatzeko.

Berrikuntzaren asmoa da, Europako Erkidegoak portuen arloan duen politikarekin bat eginez, malgutasun eta lehia gehiago sartzea portu-zerbitzuetan. Horrek berarekin dakar apustu garbia egitea, ekimen pribatuaren protagonismoa

protagonismo privado en las actividades de tipo prestacional en los puertos, en contraposición del protagonismo público derivado de la hasta ahora reservada titularidad de los servicios portuarios a favor de las Autoridades Portuarias.

En consecuencia, dichas Autoridades Portuarias dejarán de ser titulares de los servicios portuarios tradicionales.

Estas actividades, cada vez más diversificadas y complejas, serán confiadas a la iniciativa privada en régimen de libre competencia, siempre que sea posible y garantizando, en todo caso, la seguridad en los puertos, particularmente de los servicios técnico-náuticos.

La gran novedad de la ley es, además, que la liberalización se extiende a todos los servicios portuarios básicos sin excepción, siguiendo los criterios de la política de la Unión Europea, sin perjuicio de las especificidades de cada uno de ellos, y en el contexto de un mismo marco jurídico.

Así se supera el esquema dual de regímenes jurídicos que existía en la Ley de Puertos de 1992 para los servicios portuarios en general y para el servicio de estiba y desestiba en particular, que se regía por su legislación específica.

En cuanto al contenido de la ley, tras tipificar los servicios que se prestan en los puertos en su primer artículo, introduce como elemento central de la nueva regulación la calificación de los servicios portuarios, todos ellos, como actividades de interés general.

Con dicha calificación desaparece cualquier residuo de "publicatio" llegado hasta nosotros a través de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 y se reconoce paladinamente el protagonismo de la iniciativa privada en este tipo de actividades, en plena sintonía con la posición política común de la Unión Europea en cuanto al acceso al mercado de los servicios portuarios.

Ha de reiterarse que no todos los servicios que pueden desarrollarse en los puertos

indartzeko, portuetan zerbitzuak ematearen inguruko jardueretan. Beraz, joera horrek hautsi egiten du ekimen publikoaren protagonismoa, orain arte Portu Agintaritzen mesedetan erreserbatu baita zerbitzu publikoen titulartasuna.

Ondorenez, Portu Agintaritza horiek ohiko portu-zerbitzuen titular izateari utziko diote.

Jarduera horiek, gero eta sakabanatuagoak eta katramilatsuagoak direnak, ekimen pribatuaren esku utziko dira, lehia askearen arabera araubidean, betiere, hori posible bada eta, edozein kasutan, portuetako segurtasuna bermatzen bada, bereziki, zerbitzu tekniko-nautikoena.

Legearen berrikuntza nagusia da, halaber, liberalizazioa salbuespenik gabe eta esparru juridiko beraren testuinguruan hedatzen dela oinarrizko portu-zerbitzu guztietara, Europar Batasuneko politikaren irizpideei jarraituz, kalterik egin gabe portu horietariko bakoitzak dituen berezitasunei.

Horrela gaintu da 1992ko Portuen Legean zegoen araubide bikoitzaren eskema, portu-zerbitzuentzako orokorrean eta zamak sartzeko eta ateratzeko zerbitzuarentzako modu berezian, azken hori bere legeria bereziaren arabera arautzen baitzen.

Legearen edukiari dagokionez, lehenengo artikuluan portuetan ematen diren zerbitzuak tipifikatu ondoren, arauketa berriaren oinarrizko osagai gisa jaso da portu-zerbitzuen kalifikazioa, denak ere interes orokorreko jardueratzat hartuz.

Kalifikazio horrekin desagertu da 1992ko Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legearen bidez heldu zitekeen edozein arrasto, "publicatio" delakoari dagokionez, eta argiro aitortu da ekimen pribatuaren protagonismoa halako jardueretan, horrek oso-osoan bat egiten duela portu-zerbitzuak merkatura zabaltzearen inguruan Europar Batasunean erkidea den politikarekin.

Gogorarazi behar da portuetan izan daitezkeen zerbitzu guztiak ez direla

son necesariamente servicios portuarios; lo son los necesarios para el normal desenvolvimiento de los puertos, en su actividad intrínseca de atención a las necesidades del tráfico marítimo, servicios que la ley divide en dos tipos:

los servicios "generales del puerto" y los que la ley califica como "servicios básicos".

Cualquier otra actividad podrá desarrollarse en el puerto siempre que no perjudique a su buen funcionamiento y a partir de la correspondiente autorización, pero sin la regulación que la ley confiere a los servicios portuarios ni las responsabilidades que sobre ellos impone a las Autoridades Portuarias.

Estas actividades se identifican en el texto de la ley con el calificativo genérico de "servicios comerciales", a los que se dedica una escueta regulación.

Cierra este título un capítulo dedicado al servicio de señalización marítima, cuyas particularidades las hacen acreedoras de tal tratamiento.

Dentro de la regulación de los servicios portuarios debe destacarse que los generales del puerto se confían a las Autoridades Portuarias como obligación que la ley les impone.

Se caracterizan, bien por incorporar ejercicio de autoridad, bien por ser indivisibles, remitiendo ambas notas a un único agente, que no puede ser otro que la autoridad responsable del puerto.

Los servicios básicos, por su parte, se definen por su relación directa con las operaciones del tráfico portuario y se clasifican en cinco grupos:

servicio de practica; servicios técnico-náuticos; al pasaje; de manipulación y transporte de mercancías; y de recepción de desechos.

Se realizan por operadores privados amparados por la correspondiente licencia y en régimen de competencia; sólo en caso

nahitaez portu-zerbitzuak; halakoak izango dira portuetako ohiko jarduerarako beharrezkoak direnak, itsas trafikoaren beharrezkoen aurre egiteko berezkoak direnak. Bada, legeak halako zerbitzuen artean bi mota berezi ditu:

"Portuko zerbitzu orokorrak" eta legeak "oinarrizko zerbitzu" gisa kalifikatu dituenak.

Portuan beste edozein jardura gauzatu ahal izango da, betiere, jardura horrek portuaren jardunbide egokiari kalterik egiten ez badiu, eta kasuan kasuko baimena badu; nolana ere, jardura horiek legeak portu-zerbitzuei begira ezarritako arauetatik at izango dira eta ez dituzte izango portu-zerbitzuei dagokienez legeak Portu Agintaritzei ezarritako ardurak.

Jardura horiek lege-testuan orokorrean identifikatu dira "merkataritza-zerbitzu" gisa, arauketa laburra gauzatuz halakoan inguruan.

Titulu hori amaitu da itsas seinaleetarako zerbitzuari buruzko kapitulu batekin, guztiz ulertzekoa dena halakoek dituzten berezitasunak kontuan hartzen badira.

Portu-zerbitzuen arauketan nabarmendu behar da portuko zerbitzu orokorrak Portu Agintaritzen esku utzi direla, legeak betebehar hori ezarri baitie.

Halako zerbitzuek ezaugarritzat dute agintea egikaritzea eragiten dutela eta zatietan direla; azken buruan, bi ezaugarriok agente bakarrarengana igortzen dute, eta hori portuaz arduratzen den agintaritza baino ezin da izan.

Aitzitik, oinarrizko zerbitzuak definitu dira portu-trafikoko eragiketekin duten zuzeneko loturarengatik, eta bost multzotan sailkatu dira:

praktikaje-zerbitzua; zerbitzu tekniko-nautikoak, bidaiarientzako zerbitzuak; merkatu-gaiak manipulatu eta garraiatzeko zerbitzuak; eta zaborrak jasotzeko zerbitzuak.

Zerbitzu horiek eragile pribatuek gauzatuko dituzte, kasuan kasuko lizentziaren babesean eta lehia-araubidean; legeak

de insuficiencia de la iniciativa privada la ley permite su prestación directa por las Autoridades Portuarias, en forma excepcional y transitoria, lo que es una obligación para las mismas cuando lo requieren las circunstancias del mercado y en tanto éstas se mantengan.

Los servicios portuarios básicos quedan cuidadosamente regulados.

Su estatuto jurídico se sostiene sobre dos instrumentos fundamentales:

de un lado, los pliegos reguladores que aprueba Puertos del Estado con alcance general y las prescripciones particulares que elabora cada Autoridad Portuaria adaptando los anteriores a sus propias circunstancias, constituyen el conjunto normativo del que tomará su cuerpo la licencia de cada operador.

De otro lado, las obligaciones de servicio público, que la ley establece con carácter inicial y que son ampliables en los supuestos igualmente determinados en la ley, garantizan que los intereses públicos del tráfico portuario y del puerto como unidad no se verán quebrantados por la prestación privada de estos servicios.

Entre estas obligaciones figuran las de atender a toda demanda razonable, mantener la continuidad del servicio salvo fuerza mayor, cooperar con las autoridades y otros operadores para preservar la seguridad y funcionamiento del puerto ante circunstancias excepcionales adversas y otras de este tenor, incluidas determinadas obligaciones relacionadas con la gestión y la economía de los servicios.

El estatuto de derechos y obligaciones de los operadores de servicios portuarios básicos se plasma para cada uno de ellos en la correspondiente licencia.

Éstas son de carácter reglado y recogen los derechos y obligaciones derivados de la normativa que acaba de expresarse (pliegos reguladores, prescripciones particulares, obligaciones de servicio público), adecuados al concreto puerto y

ekimen pribatua behar bestekoa ez denean bakarrik ahalbidetu du Portu Agintaritzek ematea zerbitzu horiek, salbuespenez eta modu iragankorrean, Portu Agintaritzentzako betebeharra izango dela zerbitzuok ematea, merkatuko inguruabarrek hala eskatzen dutenean eta inguruabar horiek iraun bitartean.

Oinarrizko portu-zerbitzuak arreta handiz arautu dira.

Bi dira zerbitzu horien estatutu juridikoaren funtsezko tresnak:

bateko, eragile bakoitzaren lizentziarentzako arautegia eratzen dute, «Estatuko Portuak» erakundeak izaera orokorrarekin onesten dituen agiri arauemaileek eta Portu Agintaritza bakoitzak agiri horiek euren inguruabarretara egokituz egiten dituen xedapen bereziek.

Bestalde, zerbitzu publikoko betebeharrekin, legeak hastapen-izaerarekin ezarri dituenak, eta legeak ezarritako kasuetan hedatzeko modukoak ere badirenak, bermatzen dute portu-trafikoaren eta unitate moduan hartutako portuaren interes publikoak ez haustea, zerbitzuok ekimen pribatuak emateagatik.

Beste betebeharrak jaso dira arrazoitua den eskari oro aintzat hartzea; zerbitzua iraunaraztea, ezinbesteko kasua dagoenean izan ezik; agintariekin eta beste eragile batzuekin lankidetzan aritzea, portuaren segurtasuna eta jardunbidea ziurtatzeko, salbuespenez aurkako inguruabarrak daudenean eta antzeko beste egoera batzuetan, horien artean direla zerbitzuen kudeaketa eta ekonomiarekin zerikusia duten zenbait betebeharrak.

Oinarrizko portu-zerbitzuetako eragileek dituzten eskubideen eta betebeharren estatutua jasotzen da eurretari bakoitzaren kasuan kasuko lizentzian.

Lizentzia horiek arau-izaera dute eta aipatu berri den arautegiko (agiri arauemaileetako, xedapen berezietako, zerbitzu publikoko betebeharrak) eskubide eta betebeharrak jasotzen dituzte, kontuan hartu zein portu eta

servicio en que se pretende operar.

Pueden solicitarse para grupos de servicios o para servicios específicos por personas o empresas que cumplan unos requisitos mínimos de solvencia y disponibilidad de medios, junto a los demás impuestos por la ley.

Su cumplimiento habilita para la obtención de la licencia, salvo que sea objetivamente necesario limitar el número de prestadores, lo cual sólo podrá hacerse por las Autoridades Portuarias en los casos que la ley determina y mediante los procedimientos y trámites en ella señalados; dado este supuesto, la adjudicación de licencias se hará por concurso en régimen de publicidad, transparencia y no discriminación.

Siendo las licencias el nuevo título habilitante para la prestación de los servicios portuarios básicos, la ley se ocupa de determinar con cierto detalle todos sus elementos:

el plazo de duración, el procedimiento de otorgamiento, su clausulado, sus posibilidades de modificación y transmisión y sus formas de extinción.

Es importante destacar que, con arreglo a los principios de objetividad y proporcionalidad, la ley declara modificables las licencias en dos supuestos:

por alteración sustancial del estatuto normativo del servicio y a solicitud del interesado, conforme a los requisitos previstos en las prescripciones particulares del servicio; en ambos casos, la ley prevé fórmulas para evitar que se produzcan resultados injustos para los operadores o los usuarios de los servicios.

En las secciones 4.^a y 5.^a del capítulo II, la ley aborda dos regulaciones de gran interés, que representan interesantes novedades normativas.

La primera es la integración de servicios y la autoprestación y la segunda los mecanismos de control de la competencia efectiva en los servicios portuarios.

zerbitzutan jardun nahi den eta horietara egokituta.

Lizentzia horiek pertsonak edo enpresek eska ditzakete, zerbitzu-multzoetarako edo zerbitzu berezietarako, baldin eta gutxieneko betekizun batzuk gauzaten badituzte, kaudimenaren eta baliabide-ahalbiderearen inguruan, legeak ezarri gainerako betekizunekin batera.

Betekizun horiek gauzateak ahalbidetzen du lizentzia lortzea, salbu eta modu objektiboan beharrezkoa denean zerbitzu-emaileen kopurua mugatzea; Portu Agintaritzek bakarrik gauzatu ahal izango dute mugaketa hori, legeak ezarritako kasuetan eta legean bertan jaso prozedura eta izapideen bidez. Halakoetan, lizentzien adjudikazioa lehiaketa bidez egingo da, publizitate, gardentasun eta bereizkeriarik ezaren araubidearen arabera.

Lizentziak izanik oinarrizko portu-zerbitzuak ematea ahalbidetzen duten titulu berria, legeak bere gain hartu du lizentziaren osagaiak zehaztasunez finkatzeko ardura:

iraupen-epea, emateko prozedura, klausulak, aldarazteko eta eskualdatzeko aukerak eta azkentzeko moduak.

Bestalde, nabarmendu behar da, objektibotasun- eta proportzionaltasun-printzipioen arabera, legeak bi kasutan adierazi duela lizentziak aldarazteko aukera:

zerbitzuaren estatutu arauemailea funtsean aldarazteagatik eta interesdunak hala eskatzeagatik, zerbitzuaren xedapen berezietan ezarritako betekizunekin bat etorri; bi kasuetan, legeak formulak jaso ditu, zerbitzu horien eragile eta erabiltzaileentzako zuzenak ez diren emaitzak saihesteko.

II. kapituluko 4 eta 5. ataletan, legeak interes handiko bi arauketa jaso ditu, bi-biek ere arautegian berrikuntza interesgarriak eragin dituztenak.

Arauaketa horietarik lehena zerbitzuen integrazioaz eta autoprestazioaz ari da, eta, bigarrena, portu-zerbitzuetan benetako lehia kontrolatzeko mekanismoez.

La integración de servicios se produce cuando una terminal privada, que opera exclusivamente buques de su propio grupo empresarial, pasa a prestar servicios técnico-náuticos a estos mismos buques.

La autoprestación se produce cuando el usuario que pudiendo contratar la prestación de servicios portuarios con empresas autorizadas para la prestación del servicio en el puerto, opta por prestárselos a sí mismo con su personal embarcado y sus propios medios, sin celebrar contratos con terceros.

La ley crea una licencia específica para ellas, estableciendo las circunstancias en que procede su otorgamiento y aquellas en que puede denegarse, así como las compensaciones económicas que, en su caso, procedan para los prestadores de los servicios abiertos al tráfico general que resulten perjudicados por la integración.

La ley encomienda a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias la misión de salvaguardar la competencia en los servicios básicos.

Esta misión se hace compatible con la de las demás autoridades en cuanto todos los actos detectados contrarios a la Ley 16/89, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, deben ser puestos en conocimiento del Servicio de Defensa de la Competencia para su tramitación conforme a los preceptos de dicha ley.

En el marco de esta misión, la ley instituye entre otras cosas, un Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios Básicos, órgano adscrito a Puertos del Estado con la participación de las Autoridades Portuarias y las organizaciones representativas de los prestadores, trabajadores y usuarios de los mismos, de cuya actividad podrán derivarse dos posibilidades:

de una parte, la emisión de directrices con interpretaciones respecto a las conductas aceptables y rechazables y/o reglas de aceptación voluntaria por los operadores y Autoridades Portuarias españolas; de otra parte, la aprobación de circulares de

Zerbitzuen integrazioa gertatzen da terminal pribatu batek, bere enpresa-taldeko ontziekin bakarrik jarduten duenak, ontzi horiei zerbitzu tekniko-nautikoak emateari ekiten dionean.

Autoprestazioa gertatzen da, erabiltzaileak portu-zerbitzuak kontratatzeke aukera izan arren, portuan zerbitzua emateko baimena duten enpresekin, erabakitzen duenean zerbitzuok bere buruari ematea, horretarako ontziratuak dituen langileak eta bere baliabideak erabilia, hirugarrenekin kontratuak egin gabe.

Legeak horientzako lizentzia berezia sortu du. Bada, legeak ezarri ditu lizentzia hori emateko bidezkoak diren inguruabarrak eta lizentzia horri ezezkoa emateko inguruabarrak, bai eta, hala denean, trafiko orokorreko zerbitzu-emaileentzako bidezkoak diren konpentsazio ekonomikoak ere, integrazioak kalte egiten dienean.

Legeak «Estatuko Portuak» erakundeari eta Portu Agintaritzeari eratziki die oinarrizko zerbitzuetan lehia babesteko egitekoa.

Egiteko hori bateragarria da gainerako agintaritzek duten egitekoarekin; izan ere, uztailaren 17ko 16/89 Legeak, Lehia Defendatzekoak, araututakoaren aurka antzematen diren egintza guztiak komunikatu behar zaizkio Lehia Defendatzeko Zerbitzuari, egintza horien izapideak lege horretako manuen arabera egin daitezten.

Egiteko horren esparruan, legeak eratu du, beste gauza batzuen artean, Oinarrizko Portu Zerbitzuei buruzko Merkatuaren Behatoki Iraunkorra; «Estatuko Portuak» erakundeari atxikiko zaion organoa izango da hori, bertan parte hartuko dutela Portu Agintaritzek, eta zerbitzu-emaileak, langileak eta erabiltzaileak ordezkatzeko dituzten erakundeek. Behatoki horren jarduerak bi eginkizun izan ditzake:

bateko, jarraibideak ematea, interpretazioak eginez jokabide onargarri edo baztergarri buruz edota Espainiako eragile eta Portu Agintaritzek borondatez onartzeko erregelak ematea; besteko, izaera arauemaileko zirkularrak onestea,

carácter normativo, obligatorias tras su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Ambos instrumentos, inordinados a una competencia racional entre prestadores de servicios y entre puertos que atienden a los mismos tráficos, resultan de especial interés en tiempos de rápidos cambios, de continua aparición de nuevas técnicas y de constante apertura de nuevos mercados en el tráfico marítimo nacional e internacional.

El capítulo dedicado a los servicios portuarios generales y básicos finaliza con una sección dedicada a precisar exactamente qué debemos entender por cada uno de estos servicios.

Rotulada «disposiciones particulares», en ella se definen, conceptual y técnicamente, los servicios de practicaje, remolque portuario, amarre y desamarre, servicios al pasaje, carga y descarga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías, depósito, transporte horizontal y recepción de desechos.

En algunos de ellos se especifica con cierto detalle su modo de operación, lo que afecta en especial al servicio de recepción de desechos, de singular importancia ecológica hoy día, como se pone de manifiesto a través del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre Instalaciones de Recepción de Desechos Generados por los Buques y Residuos de Carga, que traspuso al ordenamiento interno la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000; en otros, se diferencia específicamente lo que queda incluido y excluido en el servicio, siendo de señalar las precisiones incluidas en este sentido en el servicio de carga y descarga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías.

Merece, sin duda, un comentario más extenso el servicio de carga, descarga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías, que se configura de forma independiente al de los otros servicios de

nahitaezkoak izango direnak «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratu ondoren.

Bi tresna horiek, xede dutenak trafiko berberetan jarduten duten zerbitzu-emaileen eta portuen arteko lehia arrazoitsua lortzea, berebiziko garrantzia dute gaur egunean, aldaketak azkarrak direlako, teknika berriak etengabe agertzen direlako eta nazio-mailako nahiz nazioarteko itsas trafikoan merkatu berriak etengabe irekitzen direlako.

Portuko zerbitzu orokor eta oinarrikoiei buruzko kapitulua bukatu da zerbitzu horietako bakoitzaren inguruan zer ulertu behar dugun azaltzeko atal batekin.

«Xedapen bereziak» izenburuarekin, atal horretan modu kontzeptualean nahiz teknikoan definitu dira praktikajearen, portu-atoiaren, amarratzearen eta desamarratzearen zerbitzuak; bidaiarientzako zerbitzua; merkatu-gaiak kargatu eta deskargatu, sartu, atera eta ontzitik aldatzeko zerbitzuak; gordailutze-zerbitzua; garraio horizontala; eta zaborrak jasotzeko zerbitzua.

Horiatariko batzuetan xehetasun nahikoarekin zehaztu da zerbitzuaren jarduteko modua; halako zerbitzuen artean dago zaborrak jasotzekoa, berebiziko garrantzia ekologikoa duena, agerian utzi duenez abenduaren 20ko 1381/2002 Errege Dekretuak, Ontziek Sortutako Zaborrak eta Zama Hondakinak Jasotzeko Instalazioei buruzkoak, hain zuzen, barne antolamendura Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2000ko azaroaren 27ko 1381/2002 Zuzentaraua transponitu duenak. Beste kasu batzuetan zehatz-mehatz bereizi da zerbitzura biltzen dena eta zerbitzutik at geratzen dena, horren inguruan nabarmendu behar dela merkatu-gaiak kargatu eta deskargatu, sartu, atera eta ontzitik aldatzeko zerbitzua.

Duda-mudarik gabe, merkatu-gaiak kargatu, deskargatu, sartu, atera eta ontzitik aldatzeko zerbitzuak azalpen sakonagoa behar du, merkatu-gaiak manipulatzeko beste zerbitzu batzuetatik

manipulación de mercancías.

El servicio público de estiba y desestiba regulado hasta ahora como servicio público de titularidad del Estado pasa a convertirse en la ley en un tipo de servicio portuario básico, concebido como una actividad comercial de interés general cuya iniciativa corresponde a los particulares.

Con la nueva regulación se alcanzan dos objetivos claves:

por un lado, extender la normativa general sobre servicios portuarios al de la estiba portuaria, que siempre se había visto tratada en forma singular.

Y, por otro, se adapta la actual legislación al marco europeo diseñado por la política de la Unión Europea.

Por otra parte, se crea una titulación de formación profesional específica para los trabajadores que intervengan en la realización de los servicios portuarios básicos, con el fin de adaptar la adquisición de estos conocimientos al régimen general, eximiendo, no obstante, de su obtención a los trabajadores que a la entrada en vigor de la norma vengan prestando servicios en esta actividad.

Un avance de gran relevancia es la basculación de la mayor presencia pública hacia el reconocimiento del mayor y debido peso de la presencia privada en la entidad que gestiona la bolsa de trabajadores que realiza las actividades que integran el servicio.

A su vez, dicha entidad, actualmente sociedad anónima estatal, se transforma en Agrupación Portuaria de Interés Económico, sujetándose al régimen jurídico que configura la propia Ley 12/1991, de 29 de abril, que la regula, excepto en determinadas cuestiones que exigen de un equilibrio impuesto en garantía del interés general.

La regulación de los servicios comerciales a prestar dentro de los recintos portuarios, contenida en el capítulo III del título III de la ley es muy breve, como corresponde a la libertad de iniciativa pública o privada que para su prestación se reconoce y constituyen, en el caso de las Autoridades

modu independentean eratu baita.

Merkatu-gaiak sartu eta ateratzeko zerbitzu publikoa, orain arte estatuaren titulartasuneko zerbitzu publiko gisa arautu dena, legean oinarrizko portu-zerbitzu bihurtu da, ulertu baita interes orokorreko merkataritza-jarduera dela, eta halakoen ekimena subjektu pribatuei dagokiela.

Arauketa berriarekin oinarrizko bi helburu erdietsi dira:

batetik, portu-zerbitzuen arauketa orokorra hedatzea portuko zamaketa-zerbitzuari, azken horrek beti tratamendu berezia izan badu ere.

Eta, bestetik, egungo legeria egokitzea Europar Batasuneko politikak Europari begira diseinatutako esparrura.

Bestalde, lanbide-prestakuntzako titulazio berezia sortuko da, oinarrizko portu-zerbitzuetan jarduten duten pertsonentzat, ezaguera horiek eskuratzea bat etor dadin araubide orokorrek. Edonola ere, titulazio hori ez zaie eskatuko araua indarrean jartzeko unean jarduera horretan zerbitzuak ematen dituzten langileei.

Aurrerapauso nabarmena da, zerbitzuaren jardueretarako lan-poltsa kudeatzen duen erakundearen arlo publikoaren garrantzia albo batean utzi eta arlo pribatuaren parte-hartze handiagoa eta beharrezkoa aitortzea.

Era berean, erakunde hori, gaur egun estatuko sozietate anonimoa dena, Interes Ekonomikoko Portu Elkartze bihurtu da, araubidetzat hartu duela apirilaren 29ko 12/1991 Legeak, berau arautu duenak, ezarritakoa, gai batzuetan izan ezik, halakoek behar besteko oreka behar dutenean, interes orokorra bermatzeko.

Portu-esparruetan eman beharreko merkataritza-zerbitzuen arauketa, legearen III. tituluko III. kapituluan jaso dena, oso laburra da. Horren arrazoia datza zerbitzuok emateko aitortzen den ekimen-askatasunean, ekimen hori publikoa nahiz pribatua izan daitekeelako; halaber,

Portuarias, el ámbito de aplicación del principio de libertad tarifaria.

La ley se limita a dejar sentado que quedan sometidos a autorización, cuya finalidad es garantizar su compatibilidad con la seguridad del puerto y los usos portuarios preferentes, y que pueden ser iniciativa de terceros o de las propias Autoridades Portuarias, en este último caso siempre que tengan una relación directa con la funcionalidad del puerto.

En todo caso se prestarán en régimen de concurrencia, sin que estén previstos para ellos limitaciones u obligaciones específicas, salvo, naturalmente, las derivadas de la adecuada protección y conservación del dominio público portuario sobre el que se realizan.

Por lo que hace, en fin, al servicio de señalización marítima con el que se cierra el título, su regulación es también muy escueta y en la línea de la existente, sobre la que no se incluyen grandes novedades, si bien, se establecen algunas precisiones consideradas necesarias en relación con los puertos de la competencia de las comunidades autónomas.

V

El título IV está dedicado al dominio público portuario estatal.

Las necesidades de una nueva regulación del dominio público portuario surgen, además de por el rodaje de más 10 años de la propia Ley de Puertos, por la necesidad de adaptarlo a los cambios en el modelo de gestión de los puertos.

Por otra parte, mientras que la legislación de costas tiene como objetivo esencial recuperar el uso del litoral, por lo que se afirma la necesidad de garantizar el uso común general o uso público de las playas y costas, la finalidad esencial o primordial de los puertos es justamente realizar un conjunto de operaciones económicas complejas y de gran relevancia, que resultan en muchos casos incompatibles con el uso común general.

En los puertos se trata de transformar las

zerbitzu-emate horiek, Portu Agintaritzen kasuan, tarifa-askatasunaren aplikazio-esparrua eratzen dute.

Legea mugatu da zerbitzu horiek baimena behar dutela adieraztera; baimen horien helburua da bermatzea zerbitzu horien eta portuko segurtasunaren nahiz lehentasuna duten portu-erabileren arteko bateragarritasuna, eta zerbitzu horien ekimena hirugarrenek edo Portu Agintaritzek izatea; azken kasu horretan zerbitzuok zuzeneko lotura izan beharko dute portuko funtzionalitatearekin.

Edozein kasutan, zerbitzuok lehia-araubidean emango dira; zerbitzu horiei begira ez da ezarri muga edo betebeharririk, horren salbuespen izanik, argi dagoenez, zerbitzuok portuko zein jabari publiko ukitu eta jabari hori behar bezala babestu eta kontserbatzekoak.

Azkenik, titulua amaitzeko, itsas seinaleei buruzko zerbitzuaren arauketa ere oso laburra da, eta orain arte izan denaren haritik doa; ez da berrikuntza handirik egin, nahiz eta beharrezkotzat jo diren zehaztasunak gauzatu, autonomia-erkidegoen eskumeneko portuei dagokienez.

V

IV tituluak estatuaren portuko jabari publikoaz dihardu.

Portuko jabari publikoaren inguruan arauketa berria egiteko premia sortu da, Portuei buruzko Legeak 10 urtetik gorako ibilbidea duelako, eta portuak kudeatzeko eremuan izandako aldaketetara egokitu beharra dagoelako.

Bestalde, kostaldeeiei buruzko legeriaren oinarritzko helburua itsasertzaren erabilera berreskuratzea den bitartean, horren ondorioz adierazten dela hondartzen eta kostaldeen erabilera erkide orokorra edo erabilera publikoa bermatzeko beharrezkoa, portuen oinarritzko edo funtsezko helburua da eragiketa ekonomiko zail eta garrantzi handikoak gauzatea, sarri askotan bateraezinak direnak erabilera erkide orokorrarekin.

Portuetan transformatu nahi dira

pertenencias del dominio público litoral a fin de convertirlas en soportes e infraestructuras que garanticen el tráfico marítimo en condiciones de seguridad y eficiencia –lo que, a veces, es difícil de compatibilizar con el mantenimiento inalterado del medio natural–.

Por ello, la consideración de los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal como verdaderas obras o infraestructuras públicas ha de incidir sobre el régimen jurídico de utilización y sobre su forma de ocupación y explotación.

Además, las necesidades de una nueva regulación del dominio público portuario se ponen aún más de manifiesto a la vista del papel que en la nueva ley las Autoridades Portuarias asumen en relación con la gestión del dominio público portuario, ya que desarrollarán funciones de provisión, gestión y ordenación de los espacios portuarios, para lo cual la ley debe regular instrumentos jurídicos que permitan, a través de la planificación, el cumplimiento de estos objetivos que no existen en la legislación costera.

Finalmente, el nuevo papel asignado a las Autoridades Portuarias como entes reguladores supondrá en la práctica una tendencia hacia la disminución de la financiación pública en inversiones portuarias, y un marcado protagonismo de la iniciativa privada en la ejecución de obras portuarias.

El título arranca con la exposición del modelo de gestión del dominio público portuario estatal.

Este modelo está orientado a promover la participación del sector privado en la financiación y explotación de instalaciones portuarias y en la prestación de servicios a través del otorgamiento de concesiones y autorizaciones demaniales y de concesión de obra pública.

Bajo la rúbrica «de los bienes que lo integran», el capítulo II se refiere a la determinación del dominio público portuario estatal.

En primer lugar, afirma que los puertos de interés general forman parte del dominio

itsasertzeko jabari publikoko eremuak, halakoak bihur daitezzen itsas trafikoa segurtasun- eta efizientzia-baldintzetan gauzatzea bermatzeko euskarri eta azpiegitura –batzuetan gaitza dena bateragarri egitea inguru naturala aldatu gabe uztearekin–.

Horregatik, estatuaren titulartasuneko portuak eta portu-instalazioak benetako obra eta azpiegitura publikotzat hartzeak eragina du halakoak erabiltzeko araubidean eta halakoak okupatu nahiz ustiatzeko moduan.

Gainera, portuko jabari publikoaren arauketa berria egiteko beharrianak igarri-igarrian daude, kontuan hartzen bada lege berriaren arabera Portu Agintaritzek duten egitekoa, portuko jabari publikoa kudeatzeari dagokionez, portu-eremuen hornitze-, kudeatze- eta antolatze-eginkizunak gauzatuko baitituzte. Horretarako, legeak tresna juridikoak arautu behar ditu, ahalbidetuko dutenak, plangintzaren bidez, kostaldeen legerian jaso ez diren helburu horiek betetzea.

Amaitzeko, Portu Agintaritzei esleitutako egiteko berria, erakunde arauemaile gisa jardun dezaten, praktikan ekarriko du portu-inbertsioetan finantzaketa publikoa murrizteko joera, eta ekimen pribatuaren protagonismoa areagotzea portuko obrak gauzatzean.

Tituluak hasieran estatuaren portuko jabari publikoaren kudeaketa-eredua azaldu du.

Eredu hori bideratuta dago sektore pribatuaren partaidetza sustatzera, dela portu-instalazioak finantzatu eta ustiatzeari dagokionez, dela zerbitzuak emateari dagokionez, demanio-emakida eta -baimenak emanda eta obra publikoak emakiden bidez emanda.

«Osatzen duten ondasunak» izenburuarekin, II. kapitulua estatuaren portuko jabari publikoa zehazteaz arduratu da.

Lehenengo eta behin, adierazi da interes orokorreko portuak itsas-lehorreko jabari

público marítimo-terrestre, integran el dominio público portuario y se regulan por esta ley.

Además, enumera como bienes demaniales los terrenos, obras e instalaciones fijas y espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos, sin olvidar que también tendrán la consideración de dominio público portuario los terrenos y obras destinadas a la señalización marítima.

El nuevo régimen de utilización del dominio público se regula en el capítulo III.

En cuanto a los usos en el dominio público portuario, sólo podrán realizarse actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios, teniendo esta consideración los comerciales, pesqueros, náutico-deportivos y complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los de empresas industriales o comerciales instaladas en el puerto por su relación con el tráfico portuario.

El capítulo IV se refiere al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, que como en la ley vigente constituye un instrumento al que la ley le atribuye dos fines esenciales:

la delimitación de la zona de servicio de los puertos de titularidad estatal y la ordenación portuaria y no urbanística de la zona de servicio, que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, los espacios de reserva para el desarrollo de la actividad portuaria y los destinados a otros usos no portuarios.

Seguidamente, el capítulo V está dedicado a las autorizaciones de ocupación del dominio público portuario por la Autoridad Portuaria, estableciendo dos clases de autorizaciones.

Por una parte, la utilización de instalaciones portuarias fijas por los buques, el pasaje y las mercancías, que se regirá por el Reglamento de Explotación y Policía y las Ordenanzas portuarias.

publikora biltzen direla, portuko jabari publikoa osatzen dutela eta lege honek arautu dituela.

Halaber, demanio-ondasunen artean zerrendatu ditu portuetako zerbitzu-guneetako lur, obra edo instalazio finkoak eta ur-eremuak, ahaztu gabe portuko jabari publikoaren izaera izango dutela itsas seinaleetarako lur eta obrek ere.

Jabari publikoa erabiltzeko araubide berria III. kapituluan arautu da.

Portuko jabari publikoaren erabilerekin dagokienez, portu-erabilerekin bat datozen jarduera, instalazio eta eraikuntzak bakarrik egin ahal izango dira; portu-erabileraren izaera izango dute merkataritza-jarduerak, arrantza-jarduerak nahiz nautika- eta kirol-jarduerak eta halakoen osagarri edo laguntzaile diren jarduerak, horien artean daudela logistika- eta biltegi-jarduerak eta portu-trafikoarekin lotura izateagatik portuan kokatutako industria- edo merkataritza-enpresen jarduerak.

IV. kapitulua Portu Eremuak Erabiltzeko Planaz ari da; indarreko legean gertatu antzera, legeak eratzikitakoaren arabera, bi helburu dituen tresna da hori:

Estatuaren titulartasuneko portuen zerbitzu-gunea zehaztea eta zerbitzu-guneko hirigintza-izaerarik gabeko portu-antolaketa gauzatzea; portu-antolaketak bere baitan hartuko ditu portu-erabilerak gauzatzeko beharrezkoak diren lur- eta ur-eremuak, portu-jarduera gauzatzeko erreserbatutako eremuak eta portu-izaerarik gabeko beste erabilera batzuetara destinatutako eremuak.

Jarraian, V. kapitulua ari da portuko jabari publikoa okupatzeko Portu Agintaritzak eman beharreko baimenez, bi baimen mota ezarri dituela:

batetik, ontziek, bidaiariek eta merkatu-gaiek portu-instalazio finkoak erabiltzeko baimena, Ustiatze eta Polizia Erregelamenduak nahiz portu-ordenantzek arautuko dutena.

Por otra parte, la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por plazo no superior a tres años.

La ocupación del dominio público portuario por plazo no superior a tres años, con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, estarán sujetas a autorización previa de la Autoridad Portuaria.

Como en la vigente Ley de Puertos, las autorizaciones se otorgarán por el Consejo de Administración, con la salvedad de que su plazo de vigencia sea inferior a un año, en cuyo caso la competencia corresponderá al Presidente.

Asimismo, se establece el procedimiento, convocatoria de concursos y condiciones para el otorgamiento de autorizaciones.

A continuación, el capítulo VI se refiere a las concesiones demaniales, que son aquéllas otorgadas por la Autoridad Portuaria por la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o por plazo superior a tres años.

A diferencia de la vigente Ley de Puertos y de la legislación de costas, el plazo máximo de vigencia de las concesiones se amplía hasta 35 años.

Esta ampliación del plazo trata de dar cobertura e incentivar que la iniciativa privada pueda afrontar inversiones significativas en grandes obras de infraestructura portuarias, como diques, accesibilidad marítima, muelles o rellenos de grandes superficies, que con la Ley de Puertos de 1992 nunca se han acometido en los puertos españoles, por ser el plazo de 30 años insuficiente para permitir la amortización de la inversión que exigen estas obras.

Con respecto al procedimiento para otorgamiento de concesiones demaniales, la nueva ley introduce la novedad de que si dicho procedimiento se inicia a instancia de particular, la Autoridad portuaria deberá iniciar un trámite de competencia de proyectos.

Bestetik, portuko jabari publikoa, ondasun higigarriekin edo instalazio desmuntagarriekin, edo halakorik gabe, okupatzeko baimena, gehienez ere, hiru urteko epean.

Portuko jabari publikoa okupatzeko, gehienez ere hiru urtez, ondasun higigarriekin edo instalazio desmuntagarriekin, edo halakorik gabe, Portu Agintaritzaren aurretiazko baimena beharko da.

Indarreko Portuei buruzko Legean bezala, Administrazio Kontseiluak emango ditu baimenak, salbu eta baimen horien indarraldi-epea urtebetetik beherakoa denean, halakoetan Lehendakariak izango baitu eskumena.

Era berean, baimenak emateko prozedura, lehiaketa-deialdia eta baldintzak ezarri dira.

Ondoren, VI. kapitulua demanio-emakidei buruz ari da; demanio-ondasunak Portu Agintaritzak ematen ditu portuko jabari publikoa okupatzeagatik, obreakin edo desmuntagarriak ez diren instalazioekin, edo hiru urtetik gorako epean.

Indarreko Portuei buruzko Legean eta kostaldeein buruzko legerian ez bezala, emakidak indarrean izateko gehieneko epea 35 urtera arte luzatu da.

Epe-luzaketa horrek babestu eta piztu nahi du ekimen pribatuak inbertsio garrantzitsuak gauzatu ahal izatea portu-azpiegituretako obra handietan, bestek beste, dikeei, itsas irteerei, moilei eta azalera handiak betetzeari dagokienez; izan ere, 1992ko Portuei buruzko Legearekin halakoak ez dira sekula ere gauzatu, 30 urteko epea nahikoa ez izateagatik halako obren behar duten inbertsioa amortizatu ahal izateko.

Demanio-emakidak emateko prozedurari dagokionez, lege berriak berrikuntza moduan jaso du, prozedura hori subjektu pribatu batek hala eskatuta hasten bada, Portu Agintaritzak proiektuen arteko lehiarako izapidetari ekin beharko diola.

Resulta fundamental la nueva regulación de la ley en relación con la convocatoria de concursos para el otorgamiento de concesiones.

Frente a la vigente Ley de Puertos, la nueva establece, taxativamente, los supuestos en que la Autoridad Portuaria deberá convocar concursos.

Entre las disposiciones comunes a las concesiones, en primer término se regula la modificación de las concesiones, diferenciando, en cuanto al procedimiento de tramitación, las sustanciales y las que no lo son.

Ante el actual vacío normativo sobre los supuestos en que las modificaciones tienen el carácter de sustanciales, se da un paso adelante en la determinación de los mismos, efectuando una enumeración tasada, que evita la inseguridad jurídica existente.

Además, se regula la revisión de concesiones como supuesto modificativo, que procede cuando concurren causas ajenas a la voluntad del concesionario, a saber, alteración de los supuestos determinantes del otorgamiento, fuerza mayor y adecuación a los planes de utilización, especial o director.

Se potencian los instrumentos de ordenación de los espacios portuarios, incluyéndose entre las causas de revisión de concesiones, la adecuación al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios o al Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto, así como cuando lo exija su adecuación a las obras previstas en el Plan Director.

Con mayor sistemática y profundidad se regula el régimen de transmisión y gravamen de las concesiones.

Para que la Autoridad Portuaria autorice la transmisión de una concesión demanial se deberán cumplir las condiciones mínimas previstas en la nueva ley y, en particular, que se garantice la libre competencia.

La ley regula, además, con más precisión y detalle los derechos de adquisición preferente –tanteo y retracto– a favor de la

Funtsezkoa da emakidak emateko lehiaketa-deialdien inguruan legeak egindako arauketa berria.

Indarreko Portuei buruzko Legeak ez bezala, lege berriak zehatz-mehatz ezarri du Portu Agintaritzak zein kasutan egin beharko dituen lehiaketa-deialdiak.

Emakida guztientzat erkide diren xedapenen artean, lehendabizi, emakiden aldarazpena arautu da, izapidetza-prozedurari dagokionez bereizi direla funtsezko aldarazpenak eta funtsezkoak ez direnak.

Gaur egun, arau-hutsunea dago, aldarazpenek funtsezko izaera zein kasutan duten jakiteko; horrenbestez, aurrerapausoa eman da kasu horiek zehazteari dagokionez, orain arteko segurtasun juridikorik eza saihesten duen zerrenda itxia egin baita.

Halaber, emakiden berrikuspena arautu da, aldarazpena sortzen duen egoera bezala; aldarazpen hori bidezkoa izango da emakidadunaren borondateaz besteko arrazoiak daudenean, hala nola, emakida eragin zuten egoerak aldatzea, ezinbesteko kasua izatea eta erabiltze-planetara egokitzea, plan horiek izan daitezkeela bereziak edo zuzentzaileak.

Portu-eremuak antolatzekeo tresnak indartu dira, emakidak berrikusteko arrazoiaren artean izango dela Portu Eremuak Erabiltzeko Planari edo Portuko Zerbitzu Gunea Antolatzekeo Plan Bereziari egokitzea, bai eta Plan Zuzentzaileak jasotako obrei egokitu beharra sortzea ere.

Sistematizazio eta sakontasun gehiagorekin arautu da emakiden eskualdaketa- eta karga-araubidea.

Portu Agintaritzak demanio-emakida baten eskualdaketa baimen dezan, lege berriak ezarritako gutxienekeo baldintzak bete beharko dira, eta, bereziki, lehia askea bermatu beharko da.

Gainera, legeak, xehetasun eta zehaztasun gehiagorekin arautu ditu lehenespenez eskuratzeko eskubideak –eroslehentasun-

Autoridad Portuaria, las adquisiciones por remate judicial, administrativo o por adjudicación de bienes por impago de créditos hipotecarios y las garantías, regulando el importe al que deberán ascender tanto las garantías provisional y definitiva de construcción, como la garantía de explotación.

Para hacer efectivas dichas garantías, las Autoridades Portuarias tendrán preferencia sobre cualesquiera otras deudas.

El capítulo VII desarrolla el régimen de extinción de autorizaciones y concesiones.

La regulación de las causas de extinción se mantiene en términos análogos a los establecidos en la legislación de costas.

Destaca entre ellas el rescate de las concesiones.

De la nueva regulación se debe hacer hincapié, por un lado, en el procedimiento y, por otro, en las reglas para la determinación del valor del rescate.

En cuanto al procedimiento, al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria le corresponderá la declaración de interés portuario, y al Presidente, el acuerdo de necesidad de ocupación.

La declaración de urgencia de la ocupación, cuando proceda, corresponderá adoptarla al Ministro de Fomento.

Por lo que respecta a la fijación del valor del rescate, la Autoridad Portuaria y el titular podrán convenir el valor del mismo.

En caso de no llegar a acuerdo, el valor del rescate será fijado por la Autoridad Portuaria de conformidad con los criterios que específicamente se determinan.

Corresponderá al Consejo de Administración dictar la correspondiente resolución.

El capítulo VIII consta de un único artículo relativo al contrato de concesión de obras públicas portuarias.

eskubidea eta atzera-eskuratze-
eskubidea– Portu Agintaritzaren
mesedetan, erremate judiziala,
administrazio-errematea edo kreditu
hipotekarioak eta bermeak ez
ordaintzearen ondoriozko ondasun-
adjudikazioak direla-eta gauzatutako
eskuratzeak; esangura horretan, legeak
arautu du, hala eraikuntza-bermeek, behin-
behinekoek nahiz behin betikoek, nola
ustiatze-bermeak izan beharreko
zenbatekoa.

Berme horiek eragingarriak egiteko, Portu
Agintaritzek lehentasuna izango dute beste
edozein zorren gainean.

VII. kapituluak baimenak eta emakidak
azkentzeko araubidea jaso du.

Az kentze-arrazoien arauketari eutsi zaio,
kostalderi buruzko legerian ezarritakoaren
haritik.

Az kentze-arrazoi horien artean
nabarmendu behar da emakiden
erreskatea.

Arauketa berritik nabarmendu behar dira,
bateko, prozedura, eta, besteko,
erreskatearen balioa zehazteko erregelak.

Prozedurari erreparatuz, Portu
Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak
egin behar du portu-interesaren
adierazpena, eta Lehendakariak erabaki
behar du okupatzeko beharrezana dagoela.

Hala denean, presako okupazioaren
adierazpena Sustapen Ministroak egingo
du.

Erreskatearen balioa zehazteari
dagokionez, Portu Agintaritzak eta
titularrak horren zenbatekoa adostu ahal
izango dute.

Ez badira ados jartzen, erreskatearen
balioa Portu Agintaritzak ezarriko du, modu
berean zehaztuko diren irizpideekin bat
etorritik.

Administrazio Kontseiluak eman beharko
du kasuan kasuko ebazpena.

VIII. kapituluak artikulua bakarra du, portuko
obra publikoen emakida-kontratuari
buruzkoa.

La ley pretende con ello adaptar esta nueva modalidad de contrato a las obras públicas portuarias.

Dicho contrato tendrá como objeto, siempre que se encuentren abierta al uso público o aprovechamiento general, la construcción de un nuevo puerto o de una parte nueva de un puerto que sean susceptibles de explotación totalmente independiente y la construcción de infraestructuras básicas de defensa, de abrigo, de accesos marítimos, de muelles y otras instalaciones de atraque.

El capítulo IX está dedicado a la regulación de los medios de ejecución.

La ejecución forzosa de las resoluciones de las Autoridades Portuarias se regirá por la Ley 30/1992. Como en la legislación de costas, se prevé expresamente el desahucio administrativo para quienes ocupen de forma indebida y sin título bastante el dominio público portuario, especificando que el plazo de audiencia será de 10 días.

Para finalizar, la ley regula con especial atención en el capítulo X los medios de prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario, así como la recepción de desechos y residuos procedentes de buques, con el fin de garantizar la protección medioambiental y la seguridad en los puertos.

Junto a ello, se regulan las obras de dragado y el vertido de los productos del mismo en el dominio público portuario, que requerirán la autorización de la Autoridad Portuaria.

Por último, se establece como novedad la regulación de los planes de emergencia y seguridad de acuerdo con lo previsto en la legislación vigente.

TÍTULO I

Régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal

CAPÍTULO I

Principios y objetivos del régimen económico

Artículo 1. Principios y objetivos generales.

Horrekin, legearen xedea da kontratu-modalitate berri hori portuko obra publikoetara egokitzea.

Kontratu horren xedea izango da, betiere, erabilera publikoa edo aprobetxamendu orokorra aurreikusita, portu berri bat eraikitzea edo portu bati begira zati berria eraikitzea, halakoak modu independentean ustia daitezkeenean erabat, eta defentsa, babes, itsas irteera eta atrakatzeko beste instalazio batzuetarako oinarritzko azpiegiturak eraikitzea.

IX. kapitulua betearazpen-bideak arautzeaz arduratu da.

Portu Agintaritzek emandako ebazpenen nahitaezko betearazpena 30/1992 Legeak arautuko du. Kostaldee buruzko legerian bezala, esanbidez jaso da administrazio-izaerako botatzea, portuko jabari publikoa behar ez den bezala eta behar besteko titulurik gabe okupatzen dutenei begira, esan beharrekoak entzuteko epea 10 egunekoa izango dela zehaztuz.

Amaitzeko, legeak arreta berezia jarriz arautu ditu X. kapituluan portuko jabari publikoan kutsadura prebenitzeko eta kutsaduraren aurka borrokatzeko bideak, bai eta ontziek jaurtitako zabor eta hondakinak jasotzea ere, portuen ingurumena eta segurtasuna bermatzeko helburuarekin.

Horrekin batera, arautu dira dragatze-obrak eta obra horietako produktuak portuko jabari publikoan isurtzea, bi-biek ere Portu Agintaritzaren baimena beharko dutela.

Azkenik, berrikuntza moduan ezarri da larrialdi- eta segurtasun-planen arauketa, indarreko legerian ezarritakoarekin bat etorritz.

I. TITULUA

Estatuaren titulartasuneko portu-sistemaren araubide ekonomikoa

I. KAPITULUA

Araubide ekonomikoaren printzipioak eta helburuak

1. artikulua. Printzipio eta helburu orokorrak.

El régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal, integrado por los organismos públicos portuarios Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, deberá responder a los siguientes principios y objetivos:

- a) Autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios.
- b) Autofinanciación del sistema portuario.
- c) Optimización de la gestión económica.
- d) Solidaridad entre los organismos públicos portuarios.
- e) Competencia entre los puertos de interés general.
- f) Libertad tarifaria.
- g) Mejora de la competitividad de los puertos de interés general.
- h) Fomento de la participación de la iniciativa privada.

Artículo 2. Autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios.

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias administrarán sus respectivos recursos económicos y financieros con autonomía de gestión, y dentro de su ámbito de competencia.

La gestión económica y financiera deberá cumplir los objetivos anualmente fijados en los planes de empresa, de acuerdo con los instrumentos de planificación plurianual del sistema portuario estatal aprobados, en el marco fijado por el Ministerio de Fomento, en ejecución de la política portuaria del Gobierno.

Artículo 3. Autofinanciación del sistema portuario.

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

- a) Los gastos de explotación y los gastos financieros.
- b) Las cargas fiscales.

Portuetako erakunde publiko gisa, «Estatuko Portuak» erakundeak eta Portu Agintaritzek osatzen duten portu-sistema, estatuaren titulartasuneko dena, araubide ekonomikoari dagokionez bat etorri beharko da hurrengo printzipio eta helburuekin:

- a) Portuetako erakunde publikoen eta ekonomia- eta finantza-kudeaketari buruzko autonomia.
- b) Portu-sistemaren autofinantzaketa.
- c) Kudeaketa ekonomikoaren optimizazioa.
- d) Portuetako erakunde publikoen arteko elkartasuna.
- e) Interes orokorreko portuen arteko lehia.
- f) Tarifa-askatasuna.
- g) Interes orokorreko portuen lehiakortasuna hobetzea.
- h) Ekimen pribatuaren partaidetza suspertzea.

2. artikulua. Portuetako erakunde publikoen ekonomia- eta finantza-kudeaketari buruzko autonomia.

«Estatuko Portuak» erakundeak eta Portu Agintaritzek euren ekonomia- eta finantza-baliabideak administratuko dituzte kudeaketa-autonomiarekin, eta euren eskumen-esparruan.

Ekonomia- eta finantza-kudeaketak bete beharko ditu enpresa-planetan urtero ezarritako helburuak, estatuaren portu-sistemaren urte anitzeko plangintza-tresnekin bat etorritik, plangintza-tresna horiek onetsiko direla, Sustapen Ministerioak ezarritako esparruan, Gobernuaren portu-politika betearazteari dagokionez.

3. artikulua. Portu-sistemaren autofinantzaketa.

Estatuaren portu-sistemaren jarduera arrunten ondoriozko sarrerek eta Portu Agintaritzak bakoitzak lortutako sarrerek estali beharko dituzte, gutxienez, hurrengo kontzeptuak:

- a) Ustiatze-gastuak eta finantza-gastuak.
- b) Zama fiskalak.

c) La depreciación de sus bienes e instalaciones.

d) Un resultado razonable que permita hacer frente al coste de las nuevas inversiones y a la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

Para garantizar la autofinanciación del sistema portuario y de cada una de las Autoridades Portuarias de acuerdo con los respectivos planes de empresa, Puertos del Estado acordará con cada Autoridad Portuaria, en la forma prevista en el artículo 36 de esta ley, el objetivo de rentabilidad anual de cada una de ellas atendiendo a sus características y condicionamientos específicos, a las diferencias en la situación competitiva, a la previsible evolución de la demanda, a las necesidades inversoras de cada Autoridad Portuaria y a las circunstancias especiales derivadas de las condiciones de alejamiento, insularidad y ultraperiferia, teniendo en cuenta el objetivo global de rentabilidad fijado para el conjunto del sistema portuario, así como respetando, en todo caso, el principio de libre competencia.

A estos efectos, la rentabilidad del sistema portuario se calculará como el cociente entre el resultado del ejercicio después de impuestos y el inmovilizado neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso.

En el cálculo de la rentabilidad de cada Autoridad Portuaria se excluirá del numerador el saldo del Fondo de Compensación Interportuario aportado o recibido.

Artículo 4. Optimización de la gestión económica.

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias gestionarán sus recursos económicos atendiendo a criterios de eficacia y de eficiencia, a fin de lograr el cumplimiento de los objetivos previstos y la rentabilización del patrimonio.

La gestión económica se realizará en un marco de desarrollo sostenible que velará por la protección y conservación

c) Bere ondasunen eta instalazioen balio-galerak.

d) Inbertsio berrien kostuari aurre egitea eta jaulkitako jesapenak eta jasotako maileguak itzultzea ahalbidetuko duen emaitza arrazoitsua.

Portu-sistemaren eta Portu Agintaritza bakoitzaren autofinantzaketa bermatzeko, kasuan kasuko enpresa-planekin bat etorriz, «Estatuko Portuak» erakundeak Portu Agintaritza bakoitzarekin akordatu du, lege honen 36. artikuluan ezarritakoaren arabera, eurerariko bakoitzak urtean izan beharreko errentagarritasun-helburua, aintzat hartuta euren ezaugarri eta inguruabar bereziak, lehiakortasun-egoerari dagokionez dauden desberdintasunak, eskariak izan dezakeen ustezko bilakaera, Portu Agintaritza bakoitzaren inbertsio-beharrizanak, eta urruntasunaren, uharte-izaeraren eta ultraperiferiaren baldintzek eratorritako inguruabar bereziak. Horretarako, kontuan hartuko da portu-sistema osoarako ezarritako errentagarritasun osoaren helburua, eta, edozein kasutan, lehia askearen printzipioa errespetatuko da.

Ondore horietarako, portu-sistemaren errentagarritasuna kalkulatu da ekitaldiko zerga ondorengo emaitza zatituta ekitaldiko batez besteko ibilgetu garbiarekin, aribideko ibilgetua bazter utzita.

Portu Agintaritza bakoitzaren errentagarritasuna kalkulatzeko zenbakitzailatik baztertuko da Portuen Arteko Konpentsazio Funtsera ekarritako edo bertatik jasotako saldoa.

4. artikulua. Kudeaketa ekonomikoaren optimizazioa.

«Estatuko Portuak» erakundeak eta Portu Agintaritzek euren baliabide ekonomikoak kudeatuko dituzte, eragingarritasun- eta efizientzia-irizpideak kontuan hartuz, ezarritako helburuak eta ondarearen errentagarritasuna lortzeko.

Kudeaketa ekonomikoa gauzatuko da garapen jasangarriaren esparruan, zainduko dela ingurumena babestea eta

medioambiental, por la adecuada integración de los puertos en las ciudades de su entorno y por la conservación del Patrimonio Histórico Español afecto al servicio de los puertos.

Artículo 5. Solidaridad entre los organismos públicos portuarios.

El sistema portuario estatal responde al principio de solidaridad entre los organismos públicos portuarios, atendiendo en particular a las especiales condiciones de alejamiento, de insularidad y ultraperiferia.

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias promoverán la solidaridad en el sistema portuario, a través del Fondo de Compensación Interportuario como instrumento de redistribución de recursos, en el marco de los principios de autofinanciación y de libre y leal competencia, en y entre los puertos de interés general.

Artículo 6. Competencia entre los puertos de interés general.

La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los puertos de interés general y entre las Autoridades Portuarias que las gestionan, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad.

Artículo 7. Libertad tarifaria.

Las Autoridades Portuarias establecerán libremente las tarifas en aquellos servicios comerciales que presten en concurrencia con la iniciativa privada, con los límites que se deriven de la obligación de evitar prácticas abusivas, así como actuaciones discriminatorias y otras análogas.

Estas tarifas no podrán ser inferiores al coste del servicio.

Las tarifas por servicios prestados por el sector privado se fijarán libremente, sin perjuicio de las tarifas máximas que en los servicios portuarios básicos puedan establecer las Autoridades Portuarias.

El Ministerio de Fomento velará por asegurar la máxima autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias en esta materia.

kontserbatzea, portuak inguruko hirietan behar bezala barneratzea eta portu-zerbitzuetara lotutako ondarea kontserbatzea, halakoa Espainiako Ondare Historikora biltzen denean.

5. artikulua. Portuetako erakunde publikoen arteko elkartasuna.

Estatuaren portu-sistemak oinarri du portuetako erakunde publikoen arteko elkartasuna, kontuan hartuz, batik bat, urruntasunaren, uharte-izaeraren eta ultraperiferiaren baldintza bereziak.

«Estatuko Portuak» erakundeak eta Portu Agintaritzek elkartasuna sustatuko dute portu-sisteman, Portuen Arteko Konpentsazio Funtsaren bidez, hori baliatuko baitute baliabideak banatzeko tresna gisa, autofinantzaketa eta lehia aske nahiz leialaren printzipioen esparruan, interes orokorreko portuetan eta interes orokorreko portuen artean.

6. artikulua. Interes orokorreko portuen arteko lehia.

Portu-jarduera gauzatuko da interes orokorreko portuen eta halakoak kudeatzen dituzten Portu Agintaritzen arteko lehia aske eta leialaren esparruan, portu-trafikoak eta lehiakortasunaren hobekuntza gehitzeko helburuarekin.

7. artikulua. Tarifa-askatasuna.

Portu Agintaritzek askatasunez ezarriko dituzte tarifak, ekimen pribatuarekin lehiatuz eskaintzen dituzten merkataritza-zerbitzuetan, abusuzko eginerak eta bereizkeria-jarduerak nahiz antzekoak saihesteko betebharrak eratorritako mugekin.

Tarifa horiek ezin dira izan zerbitzu-kostua baino txikiagoak.

Sektore pribatuak eskaintako zerbitzuen ondoriozko tarifak askatasunez ezarriko dira, kalterik egin gabe Portu Agintaritzek oinarritzko portu-zerbitzuetan ezar ditzaketan gehieneko tarifei.

Sustapen Ministerioak zainduko du gai horretan Portu Agintaritzek ziurtatuta izatea kudeaketa-autonomia ahalik handiena.

Artículo 8. Mejora de la competitividad de los puertos de interés general.

Con el objetivo de mejorar la posición competitiva de los puertos de interés general y su integración en las cadenas logísticas y de transporte nacionales e internacionales, Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, en el ámbito de sus respectivas competencias, promoverán estrategias tendentes a asegurar la adaptación permanente de la oferta global portuaria a las necesidades y exigencias de la actividad económica a la que éstos sirven, y contribuirán a crear un ámbito de cooperación de todos los agentes de la comunidad portuaria, públicos y privados, dirigido a la mejora de los servicios portuarios y a la promoción de los puertos.

Deberán adoptar, entre otras, medidas encaminadas a la mejora de la calidad y de la eficacia en la prestación de los servicios y a la reducción del coste del paso de la mercancía a través de los puertos, promoviendo tarifas competitivas en los servicios portuarios, aplicando coeficientes correctores en las tasas portuarias y estableciendo bonificaciones, en los términos previstos en esta ley, que permitan articular acciones comerciales adecuadas a cada tipo de tráfico en colaboración con el sector privado.

Artículo 9. Fomento de la participación de la iniciativa privada.

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, en sus respectivos ámbitos de competencia y en cumplimiento de la política portuaria del Gobierno, promoverán, cuando proceda, la participación de la iniciativa privada en la financiación y gestión de las instalaciones portuarias, a través de los mecanismos jurídicos y financieros de colaboración previstos en el ordenamiento jurídico.

Dicha participación se incentivará, entre otros instrumentos, a través del otorgamiento de concesiones de obra pública y demanial que supongan la ejecución por sus titulares de las obras de infraestructura necesarias y su explotación.

CAPÍTULO II

8. artikulua. Interes orokorreko portuen lehiakortasuna hobetzea.

Interes orokorreko portuen lehiakortasun-egoera hobetzeko eta portu horiek logistika- eta garraio-kate nazional nahiz nazioartekoetan sartzeko helburuarekin, «Estatuko Portuak» erakundeak eta Portu Agintaritzek, euren eskumenen esparruan, estrategiak sustatuko dituzte, helburu izango dutenak ziurtatzea portuko eskaintza orokorra etengabe egokitzen dela euren zerbitzuak baliatzen dituen jarduera ekonomikoaren beharrez eta estrategietara, eta laguntzea portu-erkidegoaren agente publiko nahiz pribatu guztien lankidetzaren esparrua sortzen, portu-zerbitzuak hobetu eta portuak sustatzeko.

Besteak beste, hartu beharko dituzte, zerbitzu-emateen kalitatea eta eragingarritasuna hobetzeko neurriak eta merkatu-gaiak portuetatik igarotzeak duen kostua murrizteko neurriak, portu-zerbitzuetan tarifa lehiakorrek sustatuz, portu-tasetan koefiziente zuzentzaileak aplikatuz eta hobariak ezarri, lege honetan jasotakoaren arabera, ahalbidetuko dutenak trafiko-mota bakoitzari egokitutako merkataritza-ekintzak gauzatzea, sektore pribatuarekin elkarlanean arituz.

9. artikulua. Ekimen pribatuaren partaidetza suspertzea.

«Estatuko Portuak» erakundeak eta Portu Agintaritzek, euren eskumen-esparruetan, eta Gobernuaren portu-politika betetzeko, bidezkoa denean, ekimen pribatuaren partaidetza sustatuko dute, portu-instalazioen finantzaketa eta kudeaketan, antolamendu juridikoan elkarlanerako ezarri tresna juridiko eta finantza-tresnen bidez.

Partaidetza hori bultzatuko da, beste tresna batzuen artean, obra publikoaren emakidak eta demanio-emakidak emanez, emakida horiek dakartenean beraien titularrek beharrezko azpiegitura-obrak gauzatzea eta halakoak ustiatzea.

II. KAPITULUA

De los recursos económicos del sistema portuario

Artículo 10. Recursos económicos del sistema portuario.

Los recursos económicos del sistema portuario son los que, con arreglo a esta ley, se asignen a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias, y se destinarán al cumplimiento de las funciones previstas en la misma.

Artículo 11. Recursos económicos de Puertos del Estado.

Los recursos económicos de Puertos del Estado estarán integrados por:

- a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- b) El cuatro por ciento de los ingresos devengados por las Autoridades Portuarias en concepto de tasas, que tendrá la consideración de gasto de explotación para éstas y se liquidará con periodicidad trimestral.
- En el caso de las Autoridades Portuarias situadas en las regiones insulares de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, este porcentaje de aportación se establece en el 2 por ciento.
- c) Los ingresos generados por el ejercicio de sus actividades.
- d) Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.
- e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.
- f) Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.
- g) Los procedentes de créditos, préstamos y demás operaciones financieras que pueda concertar.
- h) Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.
- i) Cualquier otro que le sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

Corresponde a Puertos del Estado la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior, debiendo ajustarse a los objetivos y

Portu-sistemaren baliabide ekonomikoak

10. artikulua. Portu-sistemaren baliabide ekonomikoak.

Portu-sistemaren baliabide ekonomikoak dira lege honen arabera «Estatuko Portuak» erakundeari eta Portu Agintaritzei esleitutakoak, eta baliabide horiek bideratuko dira lege honetan ezarritako eginkizunak betetzera.

11. artikulua. «Estatuko Portuak» erakundearen baliabide ekonomikoak.

«Estatuko Portuak» erakundearen baliabideetara bilduko dira:

- a) Bere ondarearen produktuak eta errentak, bai eta bere aktiboak besterentzearen ondoriozko sarrerak ere.
- b) Portu Agintaritzen tasen ondorioz sortutako sarreren ehuneko laua; tasa horiek ustiatze-gastuaren izaera izango dute Portu Agintaritzentzako eta hiru hilabeteko aldizkakotasunarekin likidatuko dira.
- Balearretako eta Kanarietako uharte-erregioetan, Ceutan eta Melillan kokatutako Portu Agintaritzen kasuan, ekarpen hori ehuneko 2 izango da.
- c) Bere jarduerak gauzatzearen ondorioz sortutako sarrerak.
- d) Portuen Arteko Konpentsazio Funtsetik jasotako ekarpenak.
- e) Estatuko Aurrekontu Orokorretan edo beste Administrazio publiko batzuen aurrekontuetan esleiri daitezkeenak.
- f) Sorospenak eta diru-laguntzak, horien jatorria edozein dela.
- g) Hitzar ditzakeen kreditu, mailegu eta gainerako finantza-eragiketek eratorritakoak
- h) Dohaintzak, legatuak eta subjektu nahiz erakunde pribatuen beste ekarpen batzuk.
- i) Antolamendu juridikoak eratzitako beste edozein baliabide.
- «Estatuko Portuak» erakundeari dagokio aurreko paragrafoan aipatu baliabideak kudeatu eta administratzea, lege honetan jasotako helburu eta printzipioekin bat

principios contenidos en esta ley.

Artículo 12. Recursos económicos de las Autoridades Portuarias.

Los recursos económicos de las Autoridades Portuarias estarán integrados por:

- a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- b) Las tasas portuarias, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 11.1 b) de esta ley.
- c) Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.
- d) Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.
- e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.
- f) Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.
- g) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.
- h) El producto de la aplicación del régimen sancionador previsto en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- i) Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.
- j) Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

Corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión y administración de los recursos que se relacionan en el apartado anterior, debiendo ajustarse a los objetivos y principios establecidos en esta ley.

CAPÍTULO III

Del Fondo de Compensación Interportuario

Artículo 13. Fondo de Compensación Interportuario.

De conformidad con el principio de solidaridad entre los organismos públicos portuarios, se crea el Fondo de

etorriz.

12. artikulua. Portu Agintaritzen baliabide ekonomikoak.

Portu Agintaritzen baliabide ekonomikoetara bilduko dira:

- a) Euren ondarearen produktuak eta errentak, bai eta euren aktiboak besterentzearen ondoriozko sarrerak ere.
- b) Portu-tasak, lege honen 11.1.b) artikuluan ezarritakoari kalterik egin gabe.
- c) Zuzenbide pribatuko baliabideen izaera duten sarrerak, halakoak euren eginkizunak gauzatzean lortzen dituztenean.
- d) Portuen Arteko Konpentsazio Funtsetik jasotako ekarpenak.
- e) Estatuko Aurrekontu Orokorretan edo beste Administrazio publiko batzuen aurrekontuetan esleiri daitezkeenak.
- f) Sorospenak eta diru-laguntzak, horien jatorria edozein dela.
- g) Hitzar ditzaketan kreditu, mailegu eta gainerako finantza-eragiketarako eratorritako baliabideak.
- h) Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legean jasotako zehapen-arabidea aplikatzen denean, sor daitezkeen baliabideak.
- i) Dohaintzak, legatuak eta subjektu nahiz erakunde pribatuen beste ekarpen batzuk.
- j) Antolamendu juridikoak eratzitako beste edozein baliabide.

Portu Agintaritzei dagokie aurreko paragrafoan aipatu baliabideak kudeatu eta administratzea, lege honetan jasotako helburu eta printzipioekin bat etorritik.

III. KAPITULUA

Portuen Arteko Konpentsazio Funtsa

13. artikulua. Portuen Arteko Konpentsazio Funtsa.

Portuetako erakunde publikoen arteko elkartasun-printzipioarekin bat etorritik, Portuen Arteko Konpentsazio Funtsa

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

Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado realizarán aportaciones al Fondo de Compensación Interportuario conforme a los criterios y límites establecidos en esta ley.

Dichas aportaciones tendrán la consideración de gasto no reintegrable.

El sistema de aportaciones y de distribución de las mismas estará dirigido a garantizar la autofinanciación del sistema portuario de titularidad estatal y a potenciar el marco de leal competencia entre los puertos de interés general, favoreciendo:

a) El ajuste de los recursos generados por cada Autoridad Portuaria a las desviaciones existentes en las estructuras de ingresos y gastos de cada una de ellas, causadas por la diferente situación competitiva en que se encuentran, debido a las características o limitaciones de su área de influencia, especialmente relevante en los puertos de Ceuta, Melilla y los situados en los archipiélagos Balear y Canario, a sus condicionantes físicos, en particular, la inclusión de diversos puertos en una Autoridad Portuaria o la necesidad de grandes obras de mantenimiento o reparación periódicas o extraordinarias, así como a las características de sus tráficos, todo ello, sin perjuicio de los principios de autonomía y libre competencia.

b) El desarrollo sostenible de la actividad portuaria en el conjunto de los puertos de interés general.

c) La mejora de la accesibilidad viaria y ferroviaria a los puertos de interés general.

d) El desarrollo tecnológico del sector portuario.

sortuko da, estatuaren portu-sistemaren baliabideak banatzeko tresna gisa; «Estatuko Portuak» erakundeak administratuko du hori, Funtsa Banatzeko Komiteak hartutako erabakiekin bat etorritik, eta erakunde publiko horren banakako ustiapenaren aurrekontuan zuzkituko da urtero.

Portu Agintaritzek eta «Estatuko Portuak» erakundeak ekarpenak egingo dizkiote Portuen Arteko Konpentsazio Funtzari, lege honetan ezarri irizpideen eta mugen arabera.

Ekarpen horiek ez dira itzulgarriak izango.

Ekarpen-sistemak eta ekarpen horiek banatzeko sistemak xede izango dute estatuaren titulartasuneko portu-sistema finantzatzea eta interes orokorreko portuen artean lehia leialaren esparrua indartzea, hurrengoak ahalbidetuz:

a) Portu Agintaritza bakoitzak sortutako baliabideek bat egitea eurentariko bakoitzean sarrera eta gastuen egituretan dauden desbideratzeekin. Desbideratze horiek gerta daitezke euren artean duten lehiakortasun-egoera desberdinarengatik; euren eragin-esparruaren ezaugarri edo mugengatik, batez ere, nabarmena dena Ceuta, Melilla eta Balearretako nahiz Kanarietako uhartedietako portuetan; euren baldintza fisikoengatik, bereziki, portu desberdinak Portu Agintaritza bakarrera biltzen direnean edo mantentze- nahiz konpontze-obra handiak, aldizkakoak edo apartekoak izan daitezkeenak, egiteko beharrezko dagoenean; bai eta euren trafikoen ezaugarriengatik ere. Horrek guztiorrek ez die kalterik egingo autonomiaren eta lehia askearen printzipioei.

b) Portu-jarduera modu jasangarrian gauzatzea interes orokorreko portu guztietan.

c) Interes orokorreko portuei dagokienez errepide- nahiz trenbide-irisgarritasuna hobetzea.

d) Portu-sektorea teknologikoki garatzea.

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

- a) El 80 por ciento de los ingresos devengados por la tasa por servicio de señalización marítima correspondiente a los buques incluidos en el apartado 5.a) del artículo 30 de esta ley.
- b) Hasta el 12 por ciento de los recursos generados por las operaciones, excluyendo la cantidad correspondiente al Fondo de Compensación aportada o recibida y los ingresos por la tasa por servicio de señalización marítima.

El porcentaje a aplicar correspondiente al párrafo b) será fijado anualmente por el Comité de Distribución del Fondo, a propuesta de Puertos del Estado, en función de las necesidades financieras que se deriven de un adecuado nivel de inversión o de gasto en mantenimiento y reparación de infraestructuras en relación con la capacidad de generación de recursos de cada Autoridad Portuaria, así como del desarrollo de procesos de saneamiento en las mismas para alcanzar su rentabilidad objetivo de acuerdo con las previsiones de su plan de empresa.

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

La aportación sobre recursos generados fijada de forma general por el Comité de Distribución del Fondo se reducirá para cada Autoridad Portuaria en el doble del porcentaje en que disminuya la media del cociente entre gastos e ingresos de explotación de los tres ejercicios anteriores, con relación a dicha media calculada para el período de los tres años anteriores al ejercicio precedente.

La cuantía de la aportación anual de Puertos del Estado se determinará por su Consejo Rector en función de las

Portu Agintaritza bakoitzak Portuen Arteko Konpentsazio Funtsari urtero egin beharreko ekarpenaren zenbatekoa zehaztuko da aurreko ekitaldiko zenbateko hauek batuta:

- a) Lege honen 30. artikuluko 5.a) idatz-zatiko ontziei dagokienez, itsas seinaleetarako zerbitzuaren tasaren ondorioz sortutako sarreraren ehuneko 80.

- b) Eragiketen ondorioz sortutako baliabideetarik ehuneko 12ra arte, horietarik salbuetsiz Konpentsazio Funtsarentzako ekarri edo horretatik jasotako zenbatekoa eta itsas seinaleetarako zerbitzuaren tasaren ondoriozko sarrerak.

- b) idatz-zatiari dagokionez aplikatu beharreko ehuneko urtero ezarriko du Funtsa Banatzeko Komiteak, «Estatuko Portuak» erakundeak hala proposatuta, azpiegiturak mantentzeko eta konpontzeko inbertsio- edo gastu-maila egokiak eratorritako finantza-beharrizanen arabera, aintzat hartuta Portu Agintaritza bakoitzak baliabideak sortzeko duen gaitasuna, bai eta Portu Agintaritza horietan euren enpresa-planetako errentagarritasun-helburua lortzeko saneamendu-prozesuek duten garapenaren arabera ere.

Ehuneko hori ehuneko 50ean murriztuko da Kanarietako eta Balearretako uhartedietako eta Ceuta eta Melillako Portu Agintaritzen kasuan.

Sortutako baliabideen gaineko ekarpena, modu orokorrean Funtsa Banatzeko Komiteak ezarritakoa, murriztu egingo da Portu Agintaritza bakoitzari begira; murrizketa hori izango da aurreko hiru ekitaldietako ustiatze-gastuak -sarrerekin zatitu ondoren lortutako zatidura batez beste zein ehunekotan gutxitu, erreferentzia gisa hartuta iragan ekitaldiaren aurreko hiru urteetarako kalkulaturako batez bestekoa, eta ehuneko horren bikoitza.

«Estatuko Portuak» erakundeak urtero egin beharreko ekarpenaren zenbatekoa bere Kontseilu Artezkariak ezarriko du,

disponibilidades presupuestarias de dicho organismo público y de las necesidades del Fondo de Compensación Interportuario.

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

I. El importe a) del apartado 4, entre todas las Autoridades Portuarias en función del número de faros y otras ayudas a la navegación marítima en el litoral ubicadas en la zona geográfica que tenga asignada cada Autoridad Portuaria a efectos de señalización marítima.

II.

El importe de los apartados 4.b) y el 5, para:

- 1.º Cofinanciación de inversiones en infraestructuras y ayudas a la navegación marítima, así como gastos de reparación y mantenimiento de infraestructuras portuarias básicas.
- 2.º Colaborar en la financiación de los gastos asociados a la implantación de planes de saneamiento.
- 3.º Cofinanciar actuaciones medioambientales fuera de la zona de servicio de los puertos que favorezcan un marco de desarrollo sostenible de la actividad portuaria.
- 4.º Cofinanciar actuaciones de mejora en accesibilidad viaria y ferroviaria a los puertos, fuera de su zona de servicio.
- 5.º Cofinanciar actuaciones o programas de investigación, desarrollo e innovación de interés portuario.

El criterio de asignación de recursos tendrá anualmente un carácter finalista y su aplicación estará condicionada a su ejecución efectiva, al cumplimiento del nivel de inversión fijado en el plan de empresa para la Autoridad Portuaria o, en su caso, al cumplimiento del plan de saneamiento.

erakunde publiko horren aurrekontu-erabilgarritasunaren arabera eta Portuen Arteko Konpentsazio Funttsaren beharizanen arabera.

Portuen Arteko Konpentsazio Funttsaren banaketa, «Estatuko Portuak» erakundearen eta Portu Agintaritzen artean, Funttsa Banatzeko Komiteak onetsiko du, hurrengo irizpideak kontuan hartuta:

I. 4. paragrafoko a) idatz-zatiko zenbatekoa, Portu Agintaritza guztien artean banatuko da, itsasertzeko zein gune geografiko esleitu Portu Agintaritza bakoitzari, itsas seinaleen ondoreetarako, eta itsasertz horretako itsasargien kopuruaren arabera eta itsas nabigaziorako emandako beste laguntza batzuen arabera.

II.

4.b) eta 5. paragrafoetako zenbatekoak banatuko dira hurrengo helburuetarako:

1. Elkarrekin finantzatzea inbertsioak, itsas nabigaziorako azpiegiturei eta laguntzei dagokienez, bai eta oinarriko portu-azpiegiturak konpondu eta mantentzeko gastuak ere.
2. Elkarlanean aritzea saneamendu-planak ezartzeagatik sortzen diren gastuak finantzatzeko.
3. Elkarrekin finantzatzea ingurumen-jarduerak, portuetako zerbitzu-gunetik kanpo, jarduera horiek ahalbidetzen dutenean portu-jarduera modu jasangarrian gauzatzeko esparrua.
4. Elkarrekin finantzatzea portuetarako errepide- nahiz trenbide-irrigarritasuna hobetzeko jarduerak, portu horien zerbitzu-gunetik kanpo.
5. Elkarrekin finantzatzea portu-intereseko ikerketa-, garapen- edo berrikuntza-jarduera edo -programak.

Baliabideak esleitzeko irizpideak urtero helburu batzuk izango ditu, eta irizpide horren aplikazioa baldintzatuta egongo da, irizpide hori benetan betetzearen arabera, Portu Agintaritzaren enpresa-planean ezarritako inbertsio-maila betetzearen arabera edo, hala denean, saneamendu-plana betetzearen arabera.

Dicha asignación tendrá la consideración de ingreso del ejercicio en que efectivamente se aplique la misma y se considerará obtenido en el cumplimiento de su finalidad específica.

El Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario decidirá el destino de las cantidades asignadas anualmente que no fueran consumidas, pudiendo acordar el mantenimiento en el Fondo para su asignación en el siguiente ejercicio.

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

- a) El Presidente, que será el Presidente de Puertos del Estado.
- b) Los vocales, que serán los Presidentes de cada una de las Autoridades Portuarias o persona en quien deleguen.
- c) Un Secretario, que será el del Consejo Rector de Puertos del Estado.

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

El Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, determinará la forma y plazos en que deben hacerse efectivas las aportaciones de los organismos públicos portuarios.

CAPÍTULO IV

De las tasas portuarias

SECCIÓN 1.ª ÁMBITO DE APLICACIÓN Y REGLAS GENERALES

Artículo 14. Ámbito de aplicación.

Son tasas portuarias, aquéllas exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación de servicios no comerciales por las Autoridades Portuarias.

Las tasas a las que se refiere el apartado anterior son las siguientes:

- a) Por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario:

Esleipen horrek sarrera-izaera izango du, benetan aplikatutako ekitaldian, eta ulertuko da esleipen hori lortu dela bere helburu zehatza betetzeagatik.

Portuen Arteko Konpentsazio Funtsaren Banaketa Komiteak erabakiko du, urtero esleitutako zenbatekoetarik kontsumitu ez direnen destinoa; halatan, erabaki ahal izango du zenbateko horiek Funtsan uztea, hurrengo ekitaldian esleitzeko.

Portuen Arteko Konpentsazio Funtsaren Banaketa Komitea modu honetara osatuko da:

- a) Lehendakaria, «Estatuko Portuak» erakundearen Lehendakari izango dena.
- b) Mahaikideak, Portu Agintaritzetako Lehendakariak edo horiek eskuordetutako pertsonak izango direnak.
- c) Idazkaria, «Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Artezkari Idazkaria izango dena.

Komitearen akordioak, «Estatuko Portuak» erakundeak aurkeztutako proposamenak abiapuntu, hartuko dira agertutako gehiengo soilarekin, Lehendakariak kalitateko botoa izango duela, berdinketa dagoenean.

Sustapen Ministerioak, «Estatuko Portuak» erakundeak hala proposatuta, zehaztuko ditu portuetako erakunde publikoek ekarpenak eragingarri egiteko forma eta epeak.

IV. KAPITULUA

Portu-tasak

1. ATALA. APLIKAZIO-ESPARRUA ETA ERREGELA OROKORRAK

14. artikulua. Aplikazio-esparrua.

Portu-tasak dira galdatzen direnak portuko jabari publikoa modu pribatiboan erabili edo modu berezian aprobetxatzeagatik eta Portu Agintaritzek merkataritza-izaerarik gabeko zerbitzuak emateagatik.

Aurreko paragrafoak aipatu tasak hurrengoak dira:

- a) Portuko jabari publikoa modu pribatiboan erabili edo modu berezian aprobetxatzeagatik:

- 1.^a Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.
- 2.^a Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias.
- 3.^a Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

b) Por la prestación de servicios no comerciales por las Autoridades Portuarias:

- 1.^a Tasa por servicios generales.
- 2.^a Tasa por servicio de señalización marítima.

Artículo 15. Régimen jurídico.

Las tasas portuarias se regirán por lo dispuesto en esta ley y, en lo no previsto en la misma, por la Ley de Tasas y Precios Públicos, la Ley General Tributaria y las normas reglamentarias dictadas en desarrollo de las mismas.

Artículo 16. Reglas generales.

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

a) Las tasas portuarias responderán necesariamente a los objetivos de coordinación del sistema de transporte de interés general que el Gobierno establezca y al principio de autosuficiencia del sistema portuario, de forma que la suma de los productos de las mismas y de los demás recursos económicos del sistema portuario cubra los gastos de explotación y los gastos financieros, las cargas fiscales, la depreciación de sus bienes e instalaciones y un resultado razonable que permita hacer frente al coste de las nuevas inversiones y a la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

El objetivo de rentabilidad para el conjunto del sistema portuario se fijará por ley y podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, en función de criterios de política de transporte, de la previsible evolución de la demanda y de las necesidades inversoras del sistema.

b) El importe estimado de las tasas por utilización privativa o aprovechamiento

1. Portuko jabari publikoa modu pribatiboan okupatzearen ondoriozko tasa.

2. Portu-instalazioak modu berezian erabiltzearen ondoriozko tasak.

3. Merkataritza-, industria- nahiz zerbitzu-jarduerak gauzatzean jabari publikoa modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasa.

b) Portu Agintaritzek merkataritza-izaerarik gabeko zerbitzuak emateagatik:

1. Zerbitzu orokorren ondoriozko tasa.
2. Itsas seinaleetarako zerbitzuaren ondoriozko tasa.

15. artikulua. Araubide juridikoa.

Portu-tasak arautuko ditu lege honetan xedatutakoak eta, bertan jaso gabeko aldeetan, Tasa eta Prezio Publikoei buruzko Legeak, Tributu Lege Orokorrak eta horiek garatzeko emandako erregelamenduek.

16. artikulua. Erregela orokorrak.

Kapitulu honetan araututako tasei hurrengo erregela orokorrak aplikatuko zaizkie:

a) Portu-tasek nahitaez bete beharko dituzte Gobernuak interes orokorreko garraio-sistemari begira ezarri koordinazio-helburuak eta portu-sistemaren autosufizientzia-printzipioa, tasekin lortutako produktuen eta portu-sistemaren gainerako baliabide ekonomikoen arteko batura izan dadin ustiatze- eta finantza-gastuak, zama fiskalak, bere ondasunen eta instalazioen balio-galera eta inbertsio berrien kostuari aurre egitea eta jaulkitako jesapenak eta jasotako maileguak itzultzea ahalbidetuko duen emaitza arrazoitsua estaltzeko bestekoa.

Portu-sistema osoarentzako errentagarritasunaren helburua lege bidez ezarriko da, eta Estatuko Aurrekontu Orokorren Legean berrikusi ahal izango da, garraio-politikari buruzko irizpideak, eskariak izan dezakeen bilakaera eta sistemaren inbertsio-beharrizanak direla eta.

b) Portuko jabari publikoa modu pribatiboan erabiltzearen edo modu

especial del dominio público portuario se fijará tomando como referencia el valor de mercado del dominio público ocupado correspondiente o el de la utilidad derivada de aquélla y, en particular:

1.º En las tasas por ocupación privativa del dominio público portuario y por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios se tomará como referencia el valor de mercado del dominio público ocupado o el de la utilidad que represente en cada Autoridad Portuaria.

2.º En las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias la cuota tributaria será la misma para los usuarios de cualquier puerto de interés general.

Su importe se fijará tomando en consideración los costes directos e indirectos asociados a la dotación y mantenimiento de las infraestructuras portuarias en el conjunto de los puertos de interés general, incluyendo los de estructura que se le imputen, los financieros, los de amortización del inmovilizado y los necesarios para garantizar su adecuado desarrollo en función de las necesidades y requerimientos de la demanda.

Los coeficientes correctores a la cuota de estas tasas establecidos en esta ley garantizarán el nivel de autofinanciación individual de cada Autoridad Portuaria, así como el ajuste de sus ingresos a las desviaciones de sus estructuras de costes asociadas a las infraestructuras portuarias, respecto de la media del sistema portuario.

c) El importe de las tasas por servicios no comerciales prestados por las Autoridades Portuarias no podrá exceder, en su conjunto, del coste real o previsible de los servicios o, en su defecto, del valor de la prestación recibida.

Para la determinación de dicho importe se tomarán en consideración los costes directos e indirectos, incluyendo los de estructura que se le imputen y los de carácter financiero, amortización del inmovilizado y, en su caso, los necesarios para garantizar el mantenimiento y un

berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasen kopuru zenbatetsia zehaztuko da erreferentzia gisa hartuz okupatutako jabari publikoaren merkatu balioa edo okupazio horren onura-balioa, eta bereziki:

1. Portuko jabari publikoa modu pribatiboan okupatzearen ondoriozko tasetan eta merkataritza-, industria- nahiz zerbitzu-jarduerak gauzatzean jabari publikoa modu berezian aprobetxatzearen ondorioko tasetan, erreferentzia gisa hartuko da okupatutako jabari publikoaren merkatu-balioa edo okupazio horrek Portu Agintaritza bakoitzean duen onura-balioa.

2. Portu-instalazioak modu berezian erabiltzearen ondoriozko tasetan, tributu-kwota bera ezarriko zaie interes orokorreko edozein portutako erabiltzaileei.

Tasa horien zenbatekoa ezarriko da kontuan hartuz interes orokorreko portu guztietan portu-azpiegiturak hornitu eta mantentzearekin zuzenean edo zeharka zerikusia duten kostuak, horien artean daudela egiturazkoak, halakoak portu-instalazioari egozten zaizkionean; finantza-izaerakoak; ibilgetua amortizatzeakoak; eta eskariaren beharizanen nahiz eskakizunen arabera portu-instalazioaren jardunbidea modu egokian bermatzeko beharrezkoak direnak.

Tasa horien kuotei buruzko koefiziente zuzentzaileek, lege honetan ezarritakoek, bermatuko dute Portu Agintaritza bakoitzaren banakako autofinantzaketa-maila, bai eta euren sarrerak bat etortzea portu-azpiegiturekin zerikusia duten egitura-kostuen desbideratzeekin, portu-sistemaren batez bestekoari dagokionez.

c) Merkataritza-izaerarik gabeko zerbitzuen ondoriozko tasen zenbatekoak ezin du gainditu, osotasunean, zerbitzuen benetako edo aurreikusitako kostua edo, halakorik izan ezean, jasotako zerbitzuaren balioa.

Zenbateko hori zehazteko kontuan hartuko dira zuzeneko nahiz zeharkako kostuak, horien artean daudela Portu Agintaritzari egozten zaizkion azpiegitura-kostuak eta finantza-izaerakoak, ibilgetua amortizatzeakoak eta, hala denean, beharrezkoak direnak tasa zein zerbitzu

desarrollo razonable del servicio o actividad por cuya prestación o realización se exige la tasa.

A estos efectos:

1.º El importe de la tasa por servicios generales se fijará en cada Autoridad Portuaria atendiendo a los costes que soporten, para la prestación de los servicios a que se refiere el artículo 58 de esta ley.

2.º El importe de la tasa por servicio de señalización marítima se fijará para todo el sistema portuario de interés general, considerando los costes directos e indirectos asociados a la dotación y adecuado mantenimiento del conjunto de ayudas a la navegación marítima en el litoral marítimo español, excluidas las que sirven de aproximación y acceso a los puertos y su balizamiento.

d) Con objeto de promover la competencia entre puertos, mejorar su competitividad, incrementar la inversión privada en infraestructuras, potenciar el papel de España como plataforma logística internacional, fomentar la intermodalidad, reforzar la captación y consolidación de tráfico, atender a las especiales condiciones de alejamiento e insularidad, incentivar mejores prácticas medioambientales e incrementar la calidad en la prestación de los servicios, se establecerán bonificaciones en las correspondientes tasas, en los supuestos y con los límites previstos en esta ley.

e) Puertos del Estado, previa audiencia a las Autoridades Portuarias, aprobará los criterios analíticos de imputación de los costes directos e indirectos, incluyendo los de estructura, correspondientes a las tasas, conforme a lo establecido en esta ley.

f) Sólo podrán modificarse mediante ley el número e identidad de los elementos y criterios de cuantificación con arreglo a los cuales se determinan las cuotas y tipos exigibles.

La modificación de las cuantías fijas resultantes de la aplicación de los

edo jarduera eman edo gauzatzeagatik galdatu eta zerbitzu edo jarduera hori modu arrazoitsuan mantendu eta garatzea bermatzeko.

Ondore horietarako:

1. Portu Agintaritzak bakoitzak ezarriko du zerbitzu orokorren ondoriozko tasaren zenbatekoa, kontuan hartuz jasaten dituzten kostuak, lege honen 58. artikulua aitatu zerbitzuak emateko.

2. Itsas seinaleetarako zerbitzuaren ondoriozko tasaren zenbatekoa interes orokorreko portu-sistema osoari begira ezarriko da, kontuan hartuz Espainiako itsasertzean itsas nabigaziorako laguntza guztiak hornitu eta mantentzeko zuzenean edo zeharka zerikusia duten kostuak, laguntza horietarik salbuesten direla portuetara hurreratzeko eta sartzeko eta portuen balizamendurako baliagarri direnak.

d) Portuen arteko lehia sustatu, lehiakortasuna hobetu, azpiegituretan inbertsio pribatua gehitu, Espainiak nazioarteko plataforma logistika gisa duen egitekoa indartu, intermodalitatea suspertu, jasotako eta sendotutako trafikoak indartu, urruntasunaren eta uharte-izaeraren baldintza bereziak kontuan hartu, ingurumen-eginera hobeak sustatu eta zerbitzu-emateen kalitatea areagotzeko xedearekin, hobariak ezarriko dira kasuan kasuko tasetan, lege honetan ezarri kasuetan eta mugekin.

e) «Estatuko Portuak» erakundeak, alde aurretik Portu Agintaritzak entzunda, onetsiko ditu tasei dagokienez zuzeneko edo zeharkako kostuak, egiturei buruzkoak barne direla, egozteko irizpide analitikoak, lege honetan ezarritakoarekin bat etorri.

f) Lege bidez bakarrik aldarazi ahal izango dira galda daitezkeen kuota eta tasak zenbatzeko osagai nahiz irizpideen kopurua eta izaera.

Portu-tasak zenbatzeko osagaiak aplikatzearen ondoriozko zenbateko

elementos de cuantificación de las tasas portuarias podrá efectuarse mediante orden ministerial, en función del objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario, tomando en consideración las necesidades de inversión, el nivel de endeudamiento, la evolución de los costes, la eficiencia en la gestión y la evolución de la demanda.

Toda propuesta de modificación de las cuantías de una tasa deberá incluir, entre los antecedentes y estudios previos para su elaboración, una memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y sobre la justificación de la cuantía de la tasa propuesta.

La memoria económico-financiera será elaborada por Puertos del Estado y su omisión determinará la nulidad de pleno derecho de la orden ministerial que determine las cuantías de la tasa.

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

h) El sustituto podrá exigir del contribuyente el importe pagado por la tasa conforme a lo dispuesto en la Ley General Tributaria.

i) A efectos de la determinación y aplicación de las tasas reguladas en esta ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1.ª Arqueo bruto (GT):

es el que como tal figura en el Certificado Internacional de Arqueo de Buques (1969).

2.ª Embarque de mercancías:

operación de intercambio del modo terrestre al marítimo que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía terrestre y salida de éstas o sus productos derivados por vía marítima.

3.ª Desembarque de mercancías:

finkoak aldarazi ahal izango dira ministerio-agindu bidez, portu-sistema osoak kasuan kasuko urterako duen errentagarritasun-helburuaren arabera, kontuan hartuz inbertsio-beharrizanak, zorpetze-maila, kostuen bilakaera, kudeaketaren efizientzia eta eskariaren bilakaera.

Tasa baten zenbatekoak aldarazteko proposamen orok jaso beharko du, berau egiteko aurrekari eta aurretiazko azterketen artean, ekonomia- eta finantza-oroitidazkia, kasuan kasuko baliabide edo jardueraren kostu nahiz balioari buruzkoa eta proposatutako tasa-zenbatekoaren justifikazioari buruzkoa.

«Estatuko Portuak» erakundeak gauzatuko du ekonomia- eta finantza-oroitidazkia, eta halakorik ez egiteak eragingo du tasaren zenbatekoak ezarri dituen ministerio-aginduaren zuzenbide osoko deuseztasuna.

g) Lege honek dioenean tasaren zenbatekoa zenbatespen erraztuaren araubidearekin bat etorritz ezarri behar dela, horren jasanarazpena, bidezkoa denean, subjektu pasiboari ezarriko zaie, araubide horren arabera tasak duen zenbatekoan.

h) Ordezkoak zergadunari galdatu ahal izango dio tasarengatik ordaindutako zenbatekoa, Tributu Lege Orokorra xedatutakoarekin bat etorritz.

i) Lege honetan araututako tasak zehaztu eta aplikatzeari dagokionez, hurrengo definizioak hartuko dira kontuan:

1. Tonaje gordina (GT):

Ontzien Tonajearen Nazioarteko Ziurtagiria (1969) jasotakoa izango da.

2. Merkatu-gaiak ontziratzea:

lehorretik itsasora aldatzeko eragiketa, horren ondorioz merkatu-gaiak portuko zerbitzu-gunean lehorretik sartu eta merkatu-gai horiek edo beraien produktu eratorriak itsasotik irteten direla.

3. Merkatu-gaiak lehorreratzea:

operación de intercambio del modo marítimo al terrestre que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía marítima y salida de éstas o sus productos derivados por vía terrestre.

4.^a Transbordo de mercancías:

operación de transferencia directa de mercancías de un buque a otro, sin depositarse en los muelles y con presencia simultánea de ambos buques durante la operación.

5.^a Tránsito marítimo:

operación de transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo marítimo en que éstas son descargadas de un buque al muelle, y posteriormente vuelven a ser cargadas en otro buque, o en el mismo en distinta escala, sin haber salido de la zona de servicio del puerto.

6.^a Tránsito terrestre:

operación de transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo terrestre, en que su entrada y salida de la zona de servicio del puerto es por vía terrestre.

7.^a Pasajero de crucero turístico en embarque o desembarque:

son los pasajeros de un buque calificado y autorizado como crucero turístico que inician o finalizan su viaje en ese puerto.

8.^a Pasajero de crucero turístico en tránsito:

son los pasajeros de un buque calificado y autorizado como crucero que inician o finalizan su viaje en otro puerto.

Artículo 17. Exenciones.

Estarán exentos del pago de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario regulada en esta ley:

a) Los órganos y entidades de las Administraciones públicas que lleven a cabo en el ámbito portuario o marítimo actividades de vigilancia, inspección, investigación y protección del medio ambiente marino y costero, de protección

itsasotik lehorrera aldatzeko eragiketa, horren ondorioz merkatu-gaiak portuko zerbitzu-gunean itsasotik sartu eta merkatu-gai horiek edo beraien produktu eratorriak lehorretik irteten direla.

4. Merkatu-gaiak ontzitik aldatzea:

merkatu-gaiak ontzi batetik bestera zuzenean transferitzeko eragiketa, merkatu-gaiok moiletan utzi gabe eta eragiketa gauzatu bitartean bi ontziak bertan direla.

5. Itsas igarobidea:

merkatu-gaiak edo garraio-osagaiak transferitzeko eragiketa, itsasotik moilara deskargatu eta, gerogarrenean, beste ontzi batean, edo ontzi berean baina beste eskala batean, kargatuz, portuko zerbitzu-gunetik irten gabe.

6. Lehorreko igarobidea:

merkatu-gaiak edo garraio-osagaiak lehorrean bertan transferitzeko eragiketa, horiek portuko zerbitzu-gunera lehorretik sartu eta bertatik lehorretik irteten direla.

7. Itsas bidaia turistikoko bidaiariak ontziratatu edo lehorreratzea:

itsas bidaia turistikorako kalifikatu eta baimendutako ontzi bateko bidaiariak dira, bidaia portu horretan hasi edo amaitzen dutenak.

8. Itsas bidaia turistikoko bidaiaria igarobidean:

Itsas bidaia turistikorako kalifikatu eta baimendutako ontzi bateko bidaiariak dira, bidaia beste portu batean hasi edo amaitzen dutenak.

17. artikulua. Salbuespenak.

Portuko jabari publikoa modu pribatiboan okupatzearen ondorioz lege honek araututako tasa ordaintzetik salbuetsiko dira:

a) Administrazio publikoetako organo eta erakundeak, halakoek portu-esparruan edo itsas esparruan gauzatzen dituztenez itsasoko nahiz kostaldeko ingurumena jagon, ikuskatu, ikertu eta babesteko jarduerak, arrantza-baliabideak babesteko,

de los recursos pesqueros, represión del contrabando, seguridad pública y control de pasajeros, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y aquéllas relacionadas con la defensa nacional.

b) La Cruz Roja Española del Mar respecto a las actividades propias que tiene encomendada esta institución, y otras entidades de carácter humanitario, sin fines lucrativos y legalmente constituidas, cuya actividad esté directamente vinculada con la atención a tripulantes y pasajeros, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria que será otorgada cuando concurren estos requisitos.

Estarán exentos de la tasa por aprovechamiento especial en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios y de la tasa por servicios generales:

a) Los órganos y entidades de las Administraciones Públicas, respecto de las actividades a que se refiere el párrafo a) del apartado anterior y, en general, de actividades de interés social y cultural.

b) La Cruz Roja del Mar y otras entidades de carácter humanitario, respecto de las actividades a que se refiere el párrafo b) del apartado anterior, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria que será otorgada cuando concurren estos requisitos.

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

Estarán exentos del pago de las correspondientes tasas por utilización especial de instalaciones portuarias y de la tasa por servicio de señalización marítima:

a) Los buques de Estado, los buques y

contrabandoa zigortzeko, segurtasun publikorako eta bidaiariak kontrolatzeko jarduerak, salbamendurako, itsasoko kutsaduraren aurka borrokatzeko, itsas irakaskuntzetarako jarduerak eta defentsa nazionalarekin zerikusia duten jarduerak.

b) Espainiako Itsasoko Gurutze Gorria, erakunde horrek eratzikita dituen jardueri dagokienez, eta giza izaerako beste erakunde batzuk, irabazteko asmorik gabekoak eta legearen arabera eraturakoak direnak, baldin eta euren jarduera zuzenean lotzen bazaio tripulazio-kide eta bidaiarien arretari; nolana ere, aldez aurretik salbuespena eskatu beharko zaio Portu Agintaritzari, eta horrek salbuespena aitortuko du aipatu betekizunak gauzatzen direnean.

Merkataritza-, industria- nahiz zerbitzu-jarduerak gauzatzean jabari publikoa modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasatik eta zerbitzu orokorren ondoriozko tasatik salbuetsiko dira:

a) Administrazio publikoetako organo eta erakundeak, aurreko paragrafoko a) idatz-zatiak aipatu jardueri dagokienez, eta, orokorrean, gizarte- eta kultura-intereseko jardueri dagokienez.

b) Itsasoko Gurutze Gorria eta giza izaerako beste erakunde batzuk, aurreko paragrafoko b) idatz-zatiko jardueri dagokienez, aldez aurretik Portu Agintaritzari salbuespena eskatuz; salbuespen hori aitortuko da betekizun horiek gauzatzen direnean.

c) Zuzenbide publikoko korporazioak eta irabazteko asmorik gabeko erakundeak, portu-jarduerarekin zuzeneko lotura duten jardueri dagokienez, baldin eta halakoak hezkuntza-, ikerketa-, kultura-, gizarte- edo kirol-interesekoak badira; aldez aurretik salbuespena eskatu beharko zaio Portu Agintaritzari, eta horrek salbuespena aitortuko du betekizun horiek gauzatzen direnean.

Portu-instalazioak modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasetatik eta itsas seinaleetarako zerbitzuaren ondoriozko tasatik salbuetsiko dira:

a) Estatu-ontziak, defentsa nazionalari

aeronaves afectados al servicio de la defensa nacional y, cuando exista régimen de reciprocidad, los de los ejércitos de países integrados con España en asociaciones o alianzas militares de carácter internacional, así como sus tropas y efectos militares, y los de otros países que no realicen operaciones comerciales y cuya visita tenga carácter oficial o de arribada forzosa, certificada por la autoridad competente.

b) Las embarcaciones y material al servicio de las Autoridades Portuarias y las de las Administraciones públicas dedicadas al servicio del puerto y a las actividades de vigilancia, inspección, investigación y protección del medio ambiente marino y costero, protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y, en general, a misiones oficiales de su competencia.

Asimismo, cuando exista régimen de reciprocidad, las embarcaciones y material de las Administraciones de otros Estados dedicados a las mismas actividades.

c) Las embarcaciones y material de la Cruz Roja Española del Mar dedicadas a las labores que tiene encomendadas esta institución, así como las mercancías de carácter humanitario enviadas a zonas o regiones en crisis o de emergencia, realizadas por organismos de carácter humanitario o social, sin fines lucrativos y legalmente constituidos, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria que será otorgada cuando concurren estos requisitos.

Artículo 18. Gestión, revisión y garantías de cobro de las tasas.

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

lotutako ontzi eta aireontziak, eta, elkarrekikotasun-araubidea dagoenean, Espainiarekin batera nazioarteko elkarte edo aliantza militarretara bildurik dauden herrialdeetako armadetakoak, bai eta horien tropak eta tresna militarrek ere, eta beste herrialde batzuetakoak, halakoek merkataritza-eragiketak gauzatu ez eta euren bisita denean izaera ofizialekoa edo nahitaezko porturatzearengatik, agintaritza eskudunak hala ziurtatu beharko duela.

b) Portu Agintaritzen zerbitzura dauden itsasontzi eta materialak eta Administrazio publikoetakoak, baldin eta horiek erabiltzen badira portu-zerbitzurako eta itsasoko nahiz kostaldeko ingurumena jagon, ikuskatu, ikertu eta babesteko jardueretan, arrantza-baliabideak babesteko, kontrabandoa zigortzeko, salbamenduko, itsasoko kutsaduraren aurka borrokatzeko, itsasoko irakaskuntzetarako jardueretan eta, orokorrean, beraien eskumeneko egiteko ofizialetan.

Era berean, elkarrekikotasun-araubidea dagoenean, beste estatu batzuen Administrazioetako itsasontziak eta materialak, halakoak jarduera berberetarako erabiltzen badira.

c) Espainiako Itsasoko Gurutze Gorriko itsasontziak eta materiala, halakoak erakunde horrek eratxikita dituen eginkizunetarako erabiltzen direnean, bai eta krisialdian edo larrialdian dauden gune edo erregioetarako giza izaerako merkatu-gaiak ere, halakoak bidaltzen dituztenean giza edo gizarte izaerako erakundeek, irabazteko asmorik ez dutenak eta legearen arabera eraturakoak direnak; aldeztu aurretik salbuespena eskatu beharko zaio Portu Agintaritzari, eta horrek salbuespena aitortuko du betekizun horiek gauzatzen direnean.

18. artikulua. Tasen kudeaketa, berrikuspena eta kobrantza-bermeak.

Tasen kudeaketa eta bilketa Portu Agintaritzek gauzatuko dute, kobrantzaren eragingarritasunerako erabili ahal izango dituztela ondore horietarako eraturako berme berberak eta, hala denean, premiamendu-bidea.

Betearazpen-aldiko bilketaren kudeaketa

ejecutivo se podrá realizar, previa celebración del oportuno convenio, por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, en cuyo caso el convenio será conjunto para las Autoridades Portuarias.

De conformidad con el artículo 23 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, los sujetos pasivos estarán obligados a practicar operaciones de autoliquidación tributaria cuando así se prevea reglamentariamente.

En la gestión y revisión de los actos de aplicación de las tasas se aplicarán los principios y procedimientos de la Ley General Tributaria y disposiciones de desarrollo en cuanto no se opongan a lo previsto en esta ley.

El impago de cualquiera de las tasas previstas en el artículo 14.2 podrá motivar, previo apercibimiento al interesado y en tanto no regularice su deuda tributaria, la prohibición o pérdida del derecho a la utilización o aprovechamiento especial de las instalaciones portuarias, previa comunicación al Capitán Marítimo si afectase a la navegación, la suspensión de la actividad y, en su caso, la extinción del título administrativo correspondiente, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

A estos efectos, se entenderá que se ha producido impago de las tasas cuando no se efectúe el ingreso de la deuda tributaria en período voluntario.

SECCIÓN 2.ª TASA POR OCUPACIÓN PRIVATIVA DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

Artículo 19. Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.

La ocupación del dominio público portuario, en virtud de una concesión o autorización, devengará la correspondiente tasa a favor de la Autoridad Portuaria.

Son sujetos pasivos contribuyentes de la tasa, según proceda, el concesionario o el titular de la autorización.

La base imponible de la tasa será el valor

Tributu Administrazioiko Estatuko Agentziako bilketa-organoez gauzatu ahal izango dute, aldez aurretik kasuan kasuko hitzarmena eginda; kasu horretan, hitzarmena baterakoa izango da Portu Agintaritzeari dagokienez ere.

Apirilaren 13ko 8/1989 Legeak, Tasa eta Prezio Publikoei buruzkoak, 23. artikuluan ezarritakoarekin bat etorrituz, subjektu pasiboek tributu-autolikidazioko eragiketarako gauzatzeko betebeharra izango dute, erregelamendu bidez hala ezartzen denean.

Tasak aplikatzeko egintzen kudeaketa eta berrikuspenean, Tributu Lege Orokorreko eta berau garatzeko xedapenen printzipio eta prozedurak aplikatuko dira, halakoak lege honetan ezarritakoaren aurka ez badoaz.

14.2 artikuluan jasotako tasetarik edozein ez ordaintzeak eragin ahal izango du, baldin eta aldez aurretik interesdunari hala ohartarazten bazaio eta horrek bere tributu-zorra kentzen ez duen bitartean, portu-instalazioak modu berezian erabili edo aprobetxatzeko eskubidea debekatzea edo galtzea, aldez aurretik Itsas Kapitainari hala komunikatuta eskubide horrek nabigazio ukitzen duenean, jarduera etetea eta, hala denean, kasuan kasuko administrazio-titulua azkentzea, lege honetan ezarritakoarekin bat etorrituz.

Ondore horietarako, ulertuko da tasak ez direla ordaindu, tributu-zorra ez denean ordaindu borondatezko epean.

2. ATALA. PORTUKO JABARI PUBLIKOA MODU PRIBATIBOAN OKUPATZEAREN ONDORIOZKO TASA

19. Portuko jabari publikoa modu pribatiboan okupatzearen ondoriozko tasa.

Emakida edo baimen baten ondorioz, portuko jabari publikoaren gainean egiten den okupazioak tasa sortuko du, Portu Agintaritzaren mesedetan.

Tasaren subjektu pasibo zergadunak dira, kasuaren arabera, emakidaduna edo baimenaren titularra.

Tasaren zerga-oinarria izango da

del bien, que se determinará de la forma siguiente:

a) Ocupación de terrenos.

Será el valor de los terrenos, que se determinará sobre la base de criterios de mercado.

A tal efecto, la zona de servicio se dividirá en áreas funcionales, asignando a los terrenos incluidos en cada una de ellas un valor por referencia a otros terrenos del término municipal o de los términos municipales próximos, con similares usos a cada área, en particular los calificados como de uso comercial, industrial o logístico y para la misma o similar actividad, tomando en consideración el aprovechamiento que les corresponda.

Además, en el caso de áreas funcionales destinadas a terminales y otras instalaciones de manipulación de mercancías se tomará también en consideración el valor de superficies portuarias que pudieran ser alternativas para los tráficos de dicho puerto.

Además de ese valor de referencia, en la valoración final de los terrenos de cada área deberá tenerse en cuenta el grado de urbanización general de la zona, la conexión con los diferentes modos e infraestructuras de transporte, su accesibilidad marítima y terrestre y su localización y proximidad a las infraestructuras portuarias, en particular, a las instalaciones de atraque y áreas abrigadas.

b) Ocupación de las aguas del puerto.

Será el valor de los espacios de agua incluidos en cada una de las áreas funcionales en que se divida la zona de servicio del puerto, que se determinará por referencia al valor de los terrenos de las áreas de la zona de servicio con similar finalidad o uso o, en su caso, al de los terrenos más próximos.

En la valoración deberá tenerse en cuenta las condiciones de abrigo, profundidad y localización de las aguas, sin que pueda exceder del valor de los terrenos de referencia.

ondasunaren balioa, modu honetara zehaztuko dena:

a) Lurrak okupatzea.

Lurren balioa izango da, zehaztuko dena merkatu-irizpideak oinarri hartuta.

Horretarako, zerbitzu-gunea esparru funtzionaletan banatuko da, horietariko bakoitzera bildutako lurri balio jakin bat esleituko zaiela, erreferentziatzat hartuz udal-mugarteko edo gertuko udal-mugarteetako beste lur batzuk, esparru horietako bakoitzaren antzeko erabilerak dituztenak, batik bat, merkataritza-, industria- edo logistika-erabilerarako moduan kalifikatu direnak, eta jarduera berbererako edo antzekorako, dagokien aprobetxamendua kontuan hartuz.

Halaber, terminaletarako eta merkatu-gaiak manipulatzeko beste instalazio batzuetarako erabiltzen diren esparru funtzionalen kasuan, kontuan hartuko da, baita ere, portu horren trafikoetarako alternatiba izan daitezkeen portu-azalaren balioa.

Erreferentzia-balio horrez gain, esparru bakoitzeko lurren azken balorazioan kontuan hartu beharko dira gunearen hirigintza-maila orokorra, garraio-mota eta -azpiegitura desberdinekiko lotura, itsasorako nahiz lehorrerako irteerak eta gune horrek portu-azpiegiturei begira duen kokalekua eta hurbiltasuna, bereziki, atrakate-instalazioei eta babes-esparruei dagokienez.

b) Portuko urak okupatzea.

Portuko zerbitzu-gunea zein esparru funtzionaletan banatu eta esparru horietako bakoitzera bildutako ur-eremuen balioa izango da; balio hori zehaztuko da erreferentziatzat hartuz antzeko helburua edo erabilera duten zerbitzu-guneetako lurren balioa edo, hala denean, gertueneko lurren balioa.

Balorazioan kontuan hartu beharko dira uren babes-, sakonera- eta kokaleku-baldintzak, balorazio horrek ezin izango duela gainditu erreferentzia-lurren balioa.

No obstante, cuando el espacio de agua se otorgue en concesión para su relleno, el valor de la misma será el asignado a los terrenos de similar utilidad que se encuentren más próximos.

c) Ocupación de obras e instalaciones.

Estará constituida por los siguientes conceptos:

1.º El valor de los terrenos y de las aguas ocupados.

2.º El valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones, incluidas la urbanización interna y la pavimentación de la parcela en concesión, en el momento de otorgamiento de las mismas, calculado sobre la base de criterios de mercado, y el valor de su depreciación anual.

Estos valores, que serán aprobados por la Autoridad Portuaria, permanecerán constantes durante el período concesional, y no será de aplicación la actualización anual prevista en el apartado 6.

Los criterios para el cálculo del valor de las obras e instalaciones y del valor de su depreciación se aprobarán por el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado.

d) Cuando la ocupación del dominio público portuario incluya un uso consuntivo del mismo, el valor de este uso será el de los materiales consumidos a precio de mercado.

El tipo de gravamen anual aplicado a la base imponible será el siguiente:

a) En el supuesto de ocupación de terrenos y de aguas del puerto:

1.º En áreas destinadas a usos portuarios relacionados con el intercambio entre modos de transporte, a los relativos al desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas:

el 5 por ciento.

2.º En áreas destinadas a actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales:

Hala ere, ur-eremua emakida bidez ematen denean, eremu hori bete dadin, horren balioa izango da antzeko erabilera duten lurretatik gertuen zein izan eta horiek dutena.

c) Obrak eta instalazioak okupatzea.

Hurrengo kontzeptuek osatuko dute:

1. Okupatutako lurren eta uren balioa.

2. Azpiegitura, gainegitura eta instalazioek duten balioa, horietara biltzen direla emakida bidez emandako lur-zatiaren barne hirigintza eta zoladura-obra, halakoak emateko unean, balio hori kalkulatzeko merkatu-irizpideak oinarri hartuta, eta balio horrek urtero duen galera.

Portu Agintaritzak onetsiko dituen balio horiek konstante jarraituko dute emakida-aldian, eta horiei begira ez da aplikatuko 6. paragrafoko urteroko eguneratzea.

Sustapen Ministroak onetsiko ditu, «Estatuko Portuak» erakundeak hala proposatuta, obren eta instalazioen balioa eta horien balio-galera kalkulatzeko irizpideak.

d) Portuko jabari publikoa okupatzeak kontsumo-erabilera dakarrenean, erabilera horren balioa izango da kontsumitutako materialena, merkatuko balioan.

Urteko karga-tasa, zerga-oinarriari aplikatu beharrekoa, hurrengo izango da:

a) Portuko lurrak eta urak okupatzen direnean:

1. Garraio-motak aldatzearekin zerikusia duten portu-erabileretarako eremuetan, portu-zerbitzuak gauzatzeko eremuetan eta beste portu-jarduera, merkataritza-jarduera, arrantza-jarduera nahiz nautika-eta kirol-jarduera batzuetarako eremuetan: ehuneko 5.

2. Portuko jarduerari begira jarduera laguntzaile edo osagarri direnak gauzatzeko eremuetan, horien artean direla logistikako, biltegitzeko eta industria- edo merkataritza-enpresetako jarduerak:

el 6 por ciento.

3.º En áreas destinadas a usos no portuarios:

el 7 por ciento.

Respecto del espacio de agua para relleno: el 2,5 por ciento del valor de la base mientras el concesionario efectúa las obras de relleno en el plazo fijado en la concesión.

Finalizado este plazo, el tipo será del 5 por ciento.

b) En el caso de ocupación del vuelo o subsuelo de terrenos o espacios sumergidos:

el 2,5 por ciento del valor de la base imponible que corresponda a los respectivos terrenos o aguas, salvo que su uso impida la utilización de la superficie, en cuyo caso el tipo de gravamen será el que corresponda de acuerdo con lo previsto en el párrafo a) anterior.

c) En el caso de ocupación de obras e instalaciones:

1.º En áreas destinadas a usos portuarios relacionados con el intercambio entre modos de transporte, a los relativos al desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas:

el 5 por ciento de los valores de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

En el caso de lonjas pesqueras, el tipo de gravamen aplicable a la obra o instalación será del 3,5 por ciento.

2.º En áreas destinadas a actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales:

el 6 por ciento de los valores de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

3.º En áreas destinadas a usos no portuarios:

el 7 por ciento de los valores de los

ehuneko 6.

3. Portu-izaerarik gabeko erabileretarako eremuetan:

ehuneko 7.

Betetzeko ur-eremuari dagokionez:

Oinarriak duen balioaren ehuneko 2,5, emakidadunak betegune-obrak emakidan ezarri epean gauzatzen dituenean.

Behin epe hori amaituta, tasa ehuneko 5 izango da.

b) Itsasoaren azpiko lur edo eremuen lurgaina edo lurpea okupatzen denean:

Kasuan kasuko lur edo urei dagokien zerga-oinarriaren balioaren ehuneko 2,5, salbu eta horren erabilerak azalera baliatzea eragozten duenean; kasu horretan, karga-tasa izango da aurreko a) idatz-zatiak ezarritakoarekin bat datorrena.

c) Obrak eta instalazioak okupatzen direnean:

1. Garraio-motak aldatzearekin zerikusia duten portu-erabileretarako eremuetan, portu-zerbitzuak gauzatzeko eremuetan eta beste portu-jarduera, merkataritza-jarduera, arrantza-jarduera nahiz nautika-eta kirol-jarduera batzuetarako eremuetan:

lurren, ur-eremuaren eta obra nahiz instalazioen balioaren ehuneko 5 eta urtero esleitutako balio-galeraren ehuneko 100.

Arrantza-lonjen kasuan, obrari edo instalazioari aplikatu beharreko karga-tasa ehuneko 3,5 izango da.

2. Portuko jardueri begira jarduera laguntzaile edo osagarri direnak gauzatzeko eremuetan, horien artean direla logistikako, biltegiatzeko eta industria- edo merkataritza-enpresetako jarduerak:

Lurren, ur-eremuaren eta obra nahiz instalazioen balioaren ehuneko 6 eta urtero esleitutako balio-galeraren ehuneko 100.

3. Portu-izaerarik gabeko erabileretarako eremuetan:

lurren, ur-eremuaren eta obra nahiz

terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

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

Para la determinación del valor de los terrenos y de las aguas del puerto, el Ministro de Fomento aprobará, a propuesta de cada Autoridad Portuaria, la correspondiente valoración de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a la señalización marítima, cuya gestión se atribuye a cada Autoridad Portuaria, de acuerdo con el siguiente procedimiento:

a) Elaboración por la Autoridad Portuaria de la valoración de terrenos y aguas del puerto que deberá incluir, entre los antecedentes y estudios necesarios, una memoria económico financiera.

b) Información pública durante un plazo no inferior a 20 días, que será anunciada en el boletín oficial de la comunidad autónoma respectiva.

c) Remisión del expediente a Puertos del Estado, quien solicitará informe del Ministerio de Hacienda, que deberá ser emitido en un plazo no superior a un mes.

d) Emisión de informe por Puertos del Estado, que lo elevará, junto al expediente, al Ministerio de Fomento.

La orden de aprobación de la correspondiente valoración será publicada en el «Boletín Oficial del Estado».

Los valores contenidos en la orden no serán susceptibles de recurso autónomo, sin perjuicio de los que procedan contra la notificación individual conjunta de dicho valor y de la nueva cuantía de la tasa a los concesionarios y titulares de autorizaciones.

Tales valoraciones, que se actualizarán el 1 de enero de cada año en una proporción equivalente al 85 por ciento de la variación interanual experimentada por el Índice General de Precios al Consumo para el conjunto nacional total (I.P.C.) en el mes de

instalazioen balioaren ehuneko 7 eta urtero esleitutako balio-galeraren ehuneko 100.

d) Kontsumo-erabileraren kasuan: Kontsumitutako materialen balioaren ehuneko 100.

Portuko lurren eta uren balioa zehazteko, Sustapen Ministroak onetsiko du, Portu Agintaritza bakoitzak hala proposatuta, portuko zerbitzu-gunearen eta itsas seinaleei lotutako lurren kasuan kasuko balorazioa, kontuan harturik halakoen kudeaketa Portu Agintaritza horietariko bakoitzari eratziki zaiola, hurrengo prozedurarekin bat etorritz:

a) Portu Agintaritza bakoitzak gauzatuko du portuko lurren eta uren balorazioa, bere baitara bildu beharko duela, beharrezko aurrekari eta azterketen artean, ekonomia-eta finantza-oroitidazkia.

b) Informazio publikoa, 20 egunetik beherakoa izango ez den epean, eta kasuan kasuko autonomia-erkidegoaren aldizkari ofizialean iragarriko dena.

c) Espedientea «Estatuko Portuak» erakundeari igorriko zaio, eta horrek Ogasun Ministerioari txostena eskatuko dio, gehienez ere hilabeteko epean eman beharko dena.

d) «Estatuko Portuak» erakundeak txostena emango du, espedientearekin batera bidaliko diona Sustapen Ministerioari.

Kasuan kasuko balorazioaren onespengindua «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratuko da.

Aginduan jasotako balioei ezin izango zaie errekurtso autonomorik jarri, kalterik egin gabe balio horren eta tasaren zenbateko berriaren inguruan emakidadun eta baimenen titular guztiei egindako banakako jakinarazpenaren aurka izan daitezkeen bidezko errekurtsoei.

Balorazio horiek, urtero urtarrilaren 1ean eguneratuko direnak, urte batetik bestera Kontsumoko Prezioen Indize Orokorrak (KPIK) nazio osorako urrian duen aldaketa zein izan eta aldaketa horren ehuneko 85aren baliokidea den proportzioan,

octubre, podrán revisarse para la totalidad de la zona de servicio y de los terrenos afectados a la señalización marítima cada cinco años y, en todo caso, deberán revisarse cada 10 años.

Asimismo, deberán revisarse cuando se apruebe o modifique el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, en la parte de la zona de servicio que se encuentre afectada por dicha modificación o cuando se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a su valor.

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

La Autoridad Portuaria reflejará en las condiciones de la concesión o autorización la cuantía de la tasa, que será actualizada anualmente, en lo que respecta a la ocupación de terrenos y aguas, en una proporción equivalente al 85 por ciento de la variación interanual experimentada por el Índice General de Precios al Consumo para el conjunto nacional total (I.P.C.) en el mes de octubre.

La actualización será efectiva a partir del día 1 de enero.

Esta actualización será incompatible y prevalecerá frente a cualquier otra que pueda establecerse, con carácter general, en la Ley de Presupuestos Generales para todas las tasas estatales.

La cuantía de la tasa en las concesiones será, además, revisada de acuerdo con las nuevas valoraciones que sean aprobadas por el Ministro de Fomento de conformidad con lo establecido en el apartado anterior.

No obstante, la cuantía de la tasa de aquellas concesiones a las que se refiere el artículo 98.2 de la ley no se modificará hasta que se produzca la revisión de las condiciones, sin perjuicio de la actualización por el I.P.C.

Como consecuencia de las revisiones que se produzcan durante el período de vigencia de la concesión, el importe de la

berrikusi ahal izango dira zerbitzu-gune eta itsas seinaleei lotutako lur guztiei dagokienez, bost urterik behin eta, edozein kasutan, hamar urterik behin berrikusi beharko dira.

Era berean, berrikusi beharko dira, Portu Eremuak Erabiltzeko Plana onetsi edo aldarazten denean, aldarazpen horrek zein zatitan ukitu zerbitzu-gunea eta zati horri dagokionez, edo euren balioan eragina izan dezaketen inguruabarretarik edozein gertatzen denean.

Portuko lurren eta uren balio-eguneratzeak ez ditu ukituko emandako emakida eta baimenak, kalterik egin gabe tasaren zenbatekoa eguneratzeari, hurrengo paragrafoaren arabera.

Portu Agintaritzak emakidaren edo baimenaren baldintzetan jasoko du tasaren zenbatekoa, urtero eguneratuko dena, lurrak eta urak okupatzeari dagokionez, urte batetik bestera Kontsumoko Prezioen Indize Orokorrak (KPIk) nazio osorako urrian duen aldaketa zein izan eta aldaketa horren ehuneko 85aren baliokidea den proportzioan.

Eguneratzea urtarrilaren 1etik aurrera izango da eragingarria.

Eguneratze hori bateraezina izango da eta eguneratze horrek lehentasuna izango du, estatuko tasa guztiei dagokienez Estatuko Aurrekontu Orokorraren Legeari, izaera orokorrekin, ezar daitekeen beste edozeini begira.

Emakidetan, tasaren zenbatekoa berrikusiko da, gainera, Sustapen Ministroak onetsitako balorazio berriekin bat etorritik, aurreko paragrafoan ezarritakoaren arabera.

Hala ere, lege honen 98.2 artikuluko emakiden tasa-zenbatekoa ez da aldaraziko baldintzak berrikusi arte, KPIren eguneratzea gorabehera.

Emakida indarrean izan bitartean gertatutako berrikuspenen ondorioz, tasaren zenbatekoa ezin izango da gehitu

tasa no podrá incrementarse en más de un 20 por ciento, cada quince años, de la cuantía fijada en el título administrativo o, en su caso, de la establecida en una revisión anterior, debidamente actualizada en ambos casos en función del I.P.C.

La anterior limitación no será de aplicación a las áreas de la zona de servicio destinadas a usos no portuarios.

El devengo de la tasa se producirá a partir de la fecha de notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión o autorización, salvo en los supuestos de concesiones cuyo término inicial se vincule a la fecha de extinción de otra concesión o a la fecha de finalización de obras que ejecuta la Autoridad Portuaria, en cuyo caso el devengo se producirá a partir de estas fechas.

La tasa será exigible por adelantado con las actualizaciones y, en su caso, revisiones que se efectúen, y en los plazos que figuren en las cláusulas de la concesión o autorización, que no podrán ser superiores a un año.

No obstante, la Autoridad Portuaria podrá autorizar pagos a cuenta de la tasa por plazos superiores para financiar la ejecución de obras a cargo de la misma.

En el supuesto de que la Autoridad Portuaria convoque concursos para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener, entre los criterios para su resolución el de que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa.

Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no estarán sometidas al régimen de actualización previsto en el apartado 6.

La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones en los siguientes supuestos:

a) Cuando los sujetos pasivos realicen inversiones en obras de relleno, consolidación o mejora de terrenos.

La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión

ehuneko 20 baino gehiago, hamabost urterik behin, administrazio-tituluan jasotako zenbatekoari dagokionez edo, hala denean, aurreko berrikuspen batean ezarritako zenbatekoari dagokionez, bi kasuotan zenbateko hori KPIren arabera behar bezala eguneratuta izango dela.

Aurreko muga hori ez zaie aplikatuko zerbitzu-guneen eremuei, halakoak destinatzen direnean portu-izaerarik gabeko erabileretara.

Tasaren sortzapena gauzatuko da emakida edo baimena emateko ebazpena jakinarazten den datatik aurrera, salbu eta emakiden hasierako epemuga denean beste emakida bat azkentzeko dataren arabera edo Portu Agintaritzak gauzatzen dituen obrak amaitzeko dataren arabera; kasu horietan sortzapena gauzatuko da data horietatik aurrera.

Tasa aurretiaz galdatu ahal izango da, gauzatu beharreko eguneratze eta, hala denean, berrikuspenekin, eta emakidaren edo baimenaren klausuletan ezarritako epeetan, urtebetetik gorakoak ezin izango direnak izan.

Nolanahi ere, Portuko Agintaritzak tasaren kontura egindako ordainketak baimendu ahal izango ditu, epe luzeagotan, horren kontura obrak gauzatzea finantzatzeko.

Portuko Agintaritzak emakidak edo baimenak emateko lehiaketak deitzen baditu, oinarri-agiriek jaso ahal izango dituzte, ebazpenerako irizpideen artean, lizitatzailleek zenbateko gehigarriak eskaintzea, tasa horri begira ezarritako zenbatekoari dagokionez.

Eskainitako zenbateko gehigarriak ez dira izango 6. paragrafoak aipatu eguneratze-arabidearen mende, zenbateko horiek ez dutelako tributu-izaerarik.

Portu Agintaritzak hobariak aplikatuko ditu hurrengo kasuetan:

a) Subjektu pasiboek inbertsioak egiten dituztenean lurra bete, sendotu edo hobetzeko obretan.

Hobariaren zenbatekoa zehaztuko da egindako inbertsioaren arabera,

realizada, de conformidad con la escala que se establezca reglamentariamente, atendiendo al tipo de obra y coste de la misma, y no podrá exceder del 50 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de las aguas del puerto o, en su caso, de los terrenos.

b) Cuando el objeto de la concesión consista en la urbanización y comercialización de zonas de almacenaje y de actividades logísticas.

La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión privada realizada, de conformidad con la escala que se establezca reglamentariamente, atendiendo al tipo de obra y coste de la misma, y no podrá exceder del 40 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.

Esta bonificación no podrá aplicarse durante un período superior al establecido para la finalización de cada fase de urbanización en el título concesional.

c) Cuando el titular de la concesión o autorización sea algún órgano de las Administraciones públicas y el objeto de las mismas sean actividades de interés social y cultural.

El importe de esta bonificación será del 50 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.

d) Cuando el titular de la concesión o autorización sea una corporación de derecho público, cuya actividad se encuentre directamente vinculada con la actividad portuaria.

El importe de esta bonificación será del 50 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.

e) Cuando el titular de la concesión sea un club náutico u otro deportivo y el objeto de la concesión sea la realización de actividades náuticas, el importe de esta bonificación será del 30 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.

f) Con el objeto de incentivar mejores prácticas medioambientales, cuando el concesionario de una terminal de

erregelamendu bidez ezarriko den mailaketarekin bat etorri, kontuan hartuz obra-mota eta horren kostua, eta zenbateko horrek ezin izango du gainditu portuko urak edo, hala denean, lurra okupatzearen ondoriozko zenbatekoaren ehuneko 50.

b) Emakidaren xedea denean biltegitratze-guneak eta logistika-jardueretarako guneak urbanizatzea eta merkaturatzea.

Hobariaren zenbatekoa zehaztuko da egindako inbertsio pribatuaren arabera, erregelamendu bidez ezarriko den mailaketarekin bat etorri, kontuan hartuz obra-mota eta horren kostua, eta zenbateko horrek ezin izango du gainditu lurra okupatzearen ondoriozko zenbatekoaren ehuneko 40.

Hobari hori ezin izango da aplikatu emakida-tituluan urbanizatzeko fase bakoitzari begira ezarritako aldia igaro ondoren.

c) Emakidaren edo baimenaren titularrak Administrazio publikoetako organoren bat denean eta horien xede da gizarte- eta kultura-intereseko jarduerak direnean.

Hobari horren zenbatekoa izango da lurra okupatzearen ondoriozko zenbatekoaren ehuneko 50.

d) Emakidaren edo baimenaren titularrak zuzenbide publikoko korporazio bat denean, horren jarduera modu zuzenean lotzen zaiola portu-jarduerari.

Hobari horren zenbatekoa izango da lurra okupatzearen ondoriozko zenbatekoaren ehuneko 50.

e) Emakidaren titularrak klub nautikoa edo bestelako kirol-kluba izan eta emakidaren xedea denean jarduera nautikoak gauzatzea, hobari horren zenbatekoa izango da lurra okupatzearen ondoriozko zenbatekoaren ehuneko 30.

f) Ingurumen-eginera hobeak sustatzeko xedearekin, merkatu-gaiak manipulatzeko terminal baten emakidadunak egiaztatzen

manipulación de mercancías acredite la implantación de sistemas de gestión y auditoría ambientales debidamente homologados.

La cuantía de la bonificación se determinará de conformidad con la escala que se establezca reglamentariamente, atendiendo a las inversiones realizadas y medidas de protección ambiental establecidas, y no podrá exceder del 10 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de los terrenos o, en su caso, de las aguas del puerto.

g) Con el objeto de incrementar la calidad en la prestación de los servicios, cuando el concesionario de una terminal de manipulación de mercancías o de una estación marítima tenga en vigor una certificación de servicios emitida por una entidad acreditada conforme a la Norma UNE-EN 45011, o aquella que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión de certificados cumpla los requisitos de la misma.

El importe de esta bonificación no podrá exceder del 5 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de los terrenos o, en su caso, de las aguas del puerto.

Por orden ministerial y a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, podrán concretarse las condiciones, escalas y criterios necesarios para la aplicación de las bonificaciones previstas en los anteriores supuestos, partiendo de los elementos esenciales contenidos en los mismos.

Asimismo, respecto del párrafo g), el Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias y organizaciones representativas de los correspondientes prestadores y usuarios de servicios a nivel nacional, aprobará los manuales de servicio que especifiquen los compromisos de calidad de los servicios que sirven de base para su homologación-certificación y su mejora continua, así como los sistemas de control y verificación de su cumplimiento.

duenean ingurumenari dagokionez behar bezala homologatutako kudeaketa- eta auditoretza-sistemak ezarri dituela.

Hobariaren zenbatekoa zehaztuko da erregelamendu bidez ezarriko den mailaketarekin bat etorritz, kontuan hartuz egindako inbertsioak eta ingurumena babesteko ezarri neurriak, eta zenbateko horrek ezin izango du gainditu portuko lurra edo, hala denean, urak okupatzearen ondoriozko zenbatekoaren ehuneko 10.

g) Zerbitzuak ematean kalitatea gehitzeko xedearekin, mekartu-gaiak manipulatzeko terminal baten edo itsas geltoki baten emakidadunak indarrean duenean zerbitzu-ziurtagiria, UNE-EN 45011 Arauaren arabera, edo horren ordezkoko arauaren arabera, egiaztatutako erakunde batek emandakoa, edo beste erakunde batek emandakoa, baldin eta horrek ziurtagiriak emateko duen sistemak gauzatzen baditu arau horien betekizunak.

Hobari horren zenbatekoak ezin izango du gainditu portuko lurra edo, hala denean, urak okupatzearen ondoriozko zenbatekoaren ehuneko 5.

Ministerio-aginduz eta «Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Artezkeriak hala proposatuta, Portu Agintaritzak entzun ondoren, aurreko egoerei begira jasotako hobariak aplikatzeko beharrezko baldintzak, mailaketak eta irizpideak zehaztu ahal izango dira, egoera horien oinarritzko osagaiak abiapuntu.

Era berean, g) idatz-zatiari dagokionez, Sustapen Ministerioak, «Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Artezkeriak hala proposatuta, Portu Agintaritzak eta nazio-mailako kasuan kasuko zerbitzu-emaileak eta -erabiltzaileak ordezkatzeko dituzten erakundeak entzun ondoren, onetsiko ditu zerbitzuaren gidaliburuak, zehaztuko dituztenak zerbitzuen kalitate-konpromisoak, halakoak oinarri hartuko direla zerbitzu horien homologazio-ziurtagirien ondoretarako eta zerbitzuok etengabe hobetzeko, bai eta kalitate-

Dichos manuales de servicio podrán ser desarrollados en cada puerto a través de manuales específicos, aprobados por la Autoridad Portuaria y validados por Puertos del Estado una vez comprobado que se ajustan a los compromisos mínimos de calidad y de sistemas de control adoptados para el conjunto del sistema portuario.

SECCIÓN 3.ª TASAS POR UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

Artículo 20. Ámbito de aplicación.

Las Autoridades Portuarias exigirán por la utilización de las instalaciones portuarias fijas por los buques, el pasaje y las mercancías, el pago de las siguientes tasas, cuyos elementos esenciales se determinan en esta ley:

- a) Por los buques y embarcaciones, tasa del buque y tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.
- b) Por los pasajeros y vehículos en régimen de pasaje, tasa del pasaje.
- c) Por la mercancía, tasa de la mercancía.
- d) Por el buque de pesca y la pesca fresca se devengará una única tasa, denominada tasa de la pesca fresca.

La realización de los hechos imponible en las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias se producirá por la utilización de todos o alguno de los bienes o instalaciones relacionados en los mismos.

Artículo 21. Tasa del buque.

El hecho imponible de esta tasa es la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias fijas que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado, así como la estancia en los mismos.

Serán sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, el propietario, el naviero y el capitán del buque.

konpromiso hori betetzen dela kontrolatu eta egiaztatzeako sistemak ere.

Zerbitzuaren gidaliburu horiek portu bakoitzean gidaliburu zehatzek garatu ahal izango dituzte; gidaliburu zehatz horiek Portu Agintaritzak onetsi eta «Estatuko Portuak» erakundeak balioztatuko ditu, kalitateari eta kontrol-sistemei dagokienez portu-sistema osoarentzako hartutako gutxienerako konpromisoekin bat datozela egiaztatu ondoren.

3. ATALA. PORTU-INSTALAZIOAK MODU BEREZIAN ERABILTZEAREN ONDORIOZKO TASAK

20. artikulua. Aplikazio-esparrua.

Portu Agintaritzek galdutako dute ontziek, bidaiariak eta merkatu-gaiek portu-instalazioak erabiltzeagatik hurrengo tasak ordaintzea, tasa horien oinarritzako osagaiak lege honetan ezarri direla:

- a) Ontziek eta itsasontziek, ontziaren tasa eta kirol- eta jolas-itsasontzien tasa.
- b) Bidaiariak eta bidaia-araubidean dauden ibilgailuek, bidaiarien tasa.
- c) Merkatu-gaiek, merkatu-gaien tasa.
- d) Arrantza-ontziek eta arrantza freskoak tasa bakarra ordainduko dute, arrantza freskoaren tasa deritzona.

Portu-instalazioak modu berezian erabiltzearen ondoriozko tasen zerga-egitateak gauzatuko dira horietan zerrendatutako ondasun edo instalazio guztiak edo horietako batzuk erabiltzeagatik.

21. artikulua. Ontziaren tasa.

Tasa horren zerga-egitatea da ontziek erabiltzea portuko zerbitzu-guneko urak eta portuko obra nahiz instalazio finkoak, halakoek ahalbidetzen dutenean itsasotik sartzea, esleitutako atrakate- edo ainguratze-postura, bai eta horietan egotea ere.

Subjektu pasiboak izango dira, zergadun gisa eta modu solidarioan, ontziaren jabea, ustiatzailea eta kapitaina.

Si el buque se encuentra consignado será sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes el consignatario del buque.

En los muelles, pantalanes e instalaciones portuarias de atraque otorgadas en concesión o autorización, será sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes el concesionario o el autorizado.

Todos los sustitutos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al titular de la concesión o de la autorización.

En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento.

Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan incurrido los sustitutos.

Esta tasa se devengará cuando el buque entre en las aguas de la zona de servicio del puerto.

Los elementos cuantitativos de esta tasa son:

el modo e intensidad en la utilización de las instalaciones portuarias, el número de escalas en el puerto en el año natural y el tiempo de estancia en el puesto de atraque o de fondeo.

La cuota de la tasa es la siguiente:

I. Por el acceso y estancia en el puesto de atraque o de fondeo en zona I o interior de las aguas portuarias de los buques o artefactos flotantes, por cada 100 GT de arqueo bruto del buque, con un mínimo de 100 GT, y tiempo de estancia:

a) Atracados de costado a muelles o pantalanes:

1,52 euros.

b) Atracados de punta a muelles o pantalanes, a buques abarloados, a buques amarrados a boyas u otros puntos fijos que no tengan la consideración de atraques, y a

Ontzia kontsignatuta badago, zergadunen ordezeko subjektu pasiboa izango da ontzi-kontsignataria.

Emakidaren edo baimenaren bidez emandako moila, pantalan eta atrakatzeko portu-instalazioetan, zergadunen ordezeko subjektu pasiboa izango da emakidaduna edo baimenduna.

Manu honetan aipatu ordezeko guztiak beharturik egongo dira, tributu-betebeharrak eratorri prestazio material nahiz formalak gauzatzera; hori gorabehera, Portu Agintaritzak lehenengo eta behin emakidaren edo baimenaren titularraren kontra joko du.

Ordezkoek euren betebeharrak gauzaten ez badituzte, batez ere, tasa ordaintzen ez badute, Portu Agintaritzak zergadunei galdatu ahal izango die betebeharrak gauzatzea.

Horrek guztiorrek ez die kalterik egingo ordezekoek dituzten erantzukizunei.

Tasa hori sortuko da ontzia portuko zerbitzu-guneko uretan sartzen denean.

Tasa hori zenbatzeko osagaiak dira:

Portu-instalazioak erabiltzeko modua eta intentsitatea, egutegiko urtean portuan egindako eskala-kopurua eta atrakatzeko edo ainguratze-postuan egondako denbora.

Tasaren kuota hurrengoa da:

I. Ontziak edo tresna flotatzaileak atrakatzeko edo ainguratze-postura sartzeagatik edo bertan egoteagatik, I. gunean edo portuko uren barnean, ontziaren tonaje gordinaren 100 GT bakoitzeko, gutxienez, 100 GT izanda, eta bertan egondako denbora aintzat hartuta:

a) Moila edo pantalanetan saiheska atrakatutakoak:

1,52 euro.

b) Moila edo pantalanetan brankaz atrakatutakoak, beste ontzi batzuei saiheska arrimatuta atrakatutakoak, buiei edo atrakalekuak ez diren beste puntu

buques fondeados:

1,38 euros.

II.

Por el acceso y, en su caso, estancia de los buques o artefactos flotantes en atraques en concesión o autorización en la zona I o interior de las aguas portuarias, y por cada 100 GT de arqueado bruto del buque, con un mínimo de 100 GT, y tiempo de estancia en el puesto de atraque o de fondeo:

a) Atracado o fondeado con espacio de agua en concesión o autorización:

0,95 euros.

b) Atracado sin espacio de agua en concesión o autorización:

1,05 euros.

El tiempo de estancia en el puesto de atraque o de fondeo previsto en los apartados I y II se computará en períodos de una hora o fracción con un mínimo de tres horas por escala y un máximo de 15 horas por escala cada 24 horas.

En el caso de que en la misma escala se utilicen varios atraques, se considerará una única estancia para toda la escala.

Si de ello resultase la existencia de distintos sujetos pasivos, se repartirá el tiempo de estancia de forma proporcional a la estancia en cada atraque.

III.

Por la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque o de las aguas del puerto por los buques y por las instalaciones flotantes que no tengan espacio de agua en concesión o autorización, por cada 100 GT de arqueado bruto del buque, con un mínimo de 100 GT, y día de estancia o fracción:

a) Buques de tráfico interior de pasajeros y mercancías:

7,34 euros.

b) Buques destinados al dragado o al avituallamiento:

finko batzuei lotutako ontziei amarratutakoak, eta ainguratutako ontzien kontra atrakatutakoak:

1,38 euro.

II.

I. gunean edo portuko uren barnean ontziak edo tresna flotatzaileak emakida edo baimen bidezko atrakalekuetara sartzeagatik eta, hala denean, bertan egoteagatik, ontziaren tonaje gordinaren 100 GT bakoitzeko, gutxienez, 100 GT izanda, eta atrakate- edo ainguratze-postuetan egondako denbora aintzat hartuta:

a) Atrakate- edo ainguratze emakida edo baimen bidezko ur-eremuan:

0,95 euro.

b) Atrakate- edo ainguratze emakida edo baimenik gabeko ur-eremuan:

1,05 euro.

Atrakate- edo ainguratze-postuan egoteko I eta II. paragrafoek aipatu denbora zenbatuko da ordubeteko edo zatikiko aldietan, eskala bakoitzeko zenbatuko direla, gutxienez, hiru ordu eta, gehienez, 15 ordu, 24 ordurik behin.

Eskala berean atrakaleku batzuk erabiltzen badira, egonaldi bakarra kontuan hartuko da eskala osorako.

Horren ondorioz hainbat subjektu pasibo badaude, egonaldiko denbora proportzioan banatuko da, atrakaleku bakoitzean izandako egonaldiaren arabera.

III.

Uren gaineko emakida edo baimenik ez duten ontziak eta instalazio flotatzaileak denbora luzez egoteagatik atrakate- instalazioetan edo portuko uretan, eta ontzi eta instalazio flotatzaile horiek atrakate- instalazioak edo portuko urak denbora luzez erabiltzeagatik, ontziaren tonaje gordinaren 100 GT bakoitzeko, gutxienez, 100 GT izanda, eta egonaldiko egun bakoitzeko edo zatikiko:

a) Bidaiarien eta merkatu-gaien barne trafikoko ontziek:

7,34 euro.

b) Dragatzerako edo zuzkidurarako destinatutako ontziek:

7,34 euros.

c) Buques en construcción, gran reparación, transformación y desguace:

2,45 euros.

d) Buques pesqueros cuya última operación de descarga se haya efectuado en el puerto o por paro biológico y por carencia de licencia y buques en depósito judicial:

1,22 euros.

e) Buques inactivos, incluso pesqueros, y artefactos flotantes:

7,34 euros.

f) Buques destinados a la prestación de los servicios de remolque, amarre, practicaje y a otros servicios portuarios:

3,67 euros.

g) Otros buques cuya estancia sea superior a un mes:

7,34 euros.

Cuando la estancia o utilización prolongada tenga lugar en muelles o instalaciones de atraque en concesión o autorización, la cuota de la tasa será el 75 por ciento de la prevista en el cuadro anterior, cuando ocupe un espacio de agua que no esté en concesión o autorización, y del 40 por ciento cuando el espacio de agua ocupado esté en concesión.

IV.

Por el acceso y estancia en el puesto de atraque del buque o artefacto flotante únicamente en la zona II o exterior de las aguas portuarias o en puertos en régimen concesional, la cuota de la tasa será el 30 por ciento de la prevista en los apartados anteriores, según corresponda, salvo en el supuesto previsto en los párrafos a) y b) del apartado III, en los que la cuota permanecerá invariable.

En el supuesto de fondeo en la zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota de la tasa será de 1,22 euros por cada 100 GT de arqueo bruto del buque, con un mínimo de 100 GT y por día de estancia o fracción, y se devengará desde el cuarto día de estancia, salvo que se hayan realizado

7,34 euro.

c) Eraikitze bidean dauden, konponketa handiak dituzten, aldarazten ari diren eta zatikatzen ari diren ontziek:

2,45 euro.

d) Geldialdi biologikoarengatik nahiz lizentziarik ez izateagatik azken deskarga-eragiketak portuan egin dituzten arrantza-ontziek eta gordailu judizialean dauden arrantza-ontziek:

1,22 euro.

e) Jardunean ez dauden ontziek, baita arrantza-ontziek ere, eta tresna flotatzaileek:

7,34 euro.

f) Atoi, amarratze, praktikaje eta portuko beste zerbitzu batzuk ematera destinatutako ontziek:

3,67 euro.

g) Beste ontzi batzuek, halakoen egonaldia hilabetetik gorakoa denean:

7,34 euro.

Denbora luzeko egonaldia edo erabilera gertatzen denean emakida edo baimen bidezko moiletan edo atrakatzeko instalazioetan, tasaren kuota izango da aurreko laukian ezarritakoaren ehuneko 75, ontziak emakida edo baimenik gabeko ur-eremua okupatzen duenean, eta ehuneko 40, okupatutako ur-eremua emakida bidezkoa denean.

IV.

II. gunean edo portuko uretatik kanpo edota emakida-araubideko portuetan bakarrik, ontzia edo tresna flotatzailea atrakatzeko postura sartzeagatik eta bertan egoteagatik, tasaren kuota izango da aurreko paragrafoetan ezarritakoaren ehuneko 30, kasu bakoitzaren arabera, III. paragrafoa a) eta b) idatz-zatietako kasuetan izan ezik, horietan kuota ez baita aldatuko

Ainguratzea egiten bada II. gunean edo portuko uretatik kanpo, tasaren kuota 1,22 eurokoa izango da ontziaren tonaje gordinaren 100 GT bakoitzeko, gutxienez, 100 GT izanda, eta egonaldiko egun bakoitzeko edo zatikiko; kuota hori sortuko da egonaldiko laugarren egunetik aurrera,

operaciones comerciales, incluido el avituallamiento, en cuyo caso se devengará a partir del día de inicio de la operación.

El tiempo de estancia en fondeo en la zona II se computará separadamente del que pueda corresponder a otros modos de utilización por el buque de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias.

En función del número de escalas, en un mismo puerto y durante el año natural, de los buques que presten un servicio a un determinado tipo de tráfico y sean operados por una misma empresa naviera o por una agrupación de empresas navieras con acuerdos de explotación compartida de sus buques, la cuota de esta tasa se multiplicará, previa solicitud del sujeto pasivo, por los siguientes coeficientes:

Desde la escala 1 hasta la escala 12:

Desde la escala 13 hasta la escala 26:

Desde la escala 27 hasta la escala 52:

Desde la escala 53 hasta la escala 104:

Desde la escala 105 hasta la escala 156:

Desde la escala 157 hasta la escala 312:

A partir de la escala 313:

A los efectos previstos en esta ley, por orden del Ministro de Fomento se definirá, a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, el concepto de servicio a un determinado tipo de tráfico y se establecerán los criterios, la forma y plazo de acreditación de la pertenencia de los buques a una agrupación de empresas navieras con acuerdos de explotación compartida.

A los buques que entren en un puerto únicamente para su avituallamiento, la cuota de la tasa será del 75 por ciento de la establecida en el apartado 5. Para un mismo buque, en un mismo puerto y desde la escala siete en el mismo año natural, la cuota será del 65 por ciento de la prevista en dicho apartado.

Por el acceso directo de los buques a dique

salbu eta merkataritzako jarduerak egin direnean, halakoan artean dagoela zuzkidura ere, kasu horietan kuota sortuko baita eragiketa gauzatu den egunetik aurrera.

II. gunean ainguratuta egondako denbora modu banatuan zenbatuko da, ontziak portuko zerbitzu-gunea eta portuko obra nahiz instalazioak erabiltzean egindako denboratik.

Trafiko jakin bati zerbitzua ematen dioten ontzien eskala-kopuruaren arabera, portu berean eta egutegiko urtean, betiere, ontzi horiek enpresa ontzi-ustiatzaile berak erabiltzen baditu edo enpresa ontzi-ustiatzaileen elkartze berak, ontzi horien ustiapena elkarren artean banatzeko akordioak izanik, tasa horren kuota biderkatuko da, subjektu pasiboak aldeztatik hala eskatuta, hurrengo koefizienteekin:

1. eskalatik 12. eskalara arte: 1,00.

13. eskalatik 26. eskalara arte: 0,95.

27. eskalatik 52. eskalara arte: 0,85.

53. eskalatik 104. eskalara arte: 0,75.

105. eskalatik 156. eskalara arte: 0,65

157. eskalatik 312. eskalara arte: 0,55.

313. eskalatik aurrera: 0,45.

Lege honetan ezarri ondoretarako, Sustapen Ministroaren aginduz definituko da, «Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Artezkariak hala proposatuta, Portu Agintaritzak entzun ondoren, trafiko jakin bati emandako zerbitzuaren kontzeptua, eta ezarriko dira ontziak ustiapena elkarren artean banatzeko akordioak dituzten enpresa ontzi-ustiatzaileen elkartze batekoak direla egiaztatzeko irizpideak, modua eta epea.

Portu batera zuzkitzeko baino sartzen ez diren ontziei, aplikatuko zaien kuotaren tasa izango da 5. paragrafoan ezarritakoaren ehuneko 75. Ontzi berari dagokionez, portu berean eta zazpigarren eskalatik aurrera, egutegiko urte berean, kuota izango da paragrafo horretan jasotakoaren ehuneko 65.

Ontziak portuko uretako I. gunean dauden

seco, grada o varadero situado en la zona I de las aguas portuarias, la cuota de la tasa será de 4,90 euros por cada 100 GT de arqueo bruto del buque, con un mínimo de 100 GT y una única vez.

Cuando se encuentre situado en zona II, la cuota será el 30 por ciento de la anterior.

Para la determinación de la cuantía de esta tasa será de aplicación el Reglamento (CE) 2978/94 del Consejo sobre la aplicación de la Resolución A.747 (18) de la OMI relativa a la aplicación del arqueo de los tanques de lastre en los petroleros equipados con tanques de lastre separado.

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

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

E = eslora máxima en metros

M = manga máxima en metros

P = puntal de trazado en metros

Artículo 22. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.

El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por las embarcaciones deportivas o de recreo de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias fijas que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado, así como la estancia en los mismos, y por sus tripulantes y pasajeros la utilización de los muelles y pantalanos, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias fijas.

La aplicación de esta tasa requiere que la embarcación no realice transporte de mercancías y que los pasajeros no viajen en régimen de crucero o excursiones turísticas, en cuyo caso serán de aplicación la tasa del buque, la tasa del pasaje y la tasa de la mercancía.

Serán sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, el propietario de la embarcación, el consignatario y el capitán o patrón de la misma.

dike lehor, maila edo ontzitegira zuzenean sartzeagatik, tasaren kuota 4,90 eurokoa izango da, ontziaren tonaje gordinaren 100 GT bakoitzeko, gutxienez, 100 GT izanda, eta aldi bakar batez.

Halakoak II. gunean daudenean, kuota izango da aurreko kuotaren ehuneko 30.

Tasa horren zenbatekoa zehazteko aplikatuko da Kontseiluaren 2978/94 (EE) Erregelamendua, ezarri duena NIEren A.747 (18) Ebazpena, lasta-tanke banatuekin hornitutako petrolio-ontzietan lasta-tankeen tonajea aplikatzeari buruzkoa.

Ontzien Tonajeari buruzko Nazioarteko Hitzarmenaren (1969) arabera tonajerik izan ezean, tonajearen balio zenbatetsi hau aplikatuko da:

Tonajearen balio zenbatetsia = $0,4 \times L \times Z \times G$; kontuan harturik direla:

L = gehieneko luzera metroetan

Z = gehieneko zabalera metroetan

G = trazaduraren garaiera metroetan.

22. artikulua. Kirol- eta jolas-itsasontzien tasa.

Tasa horren zerga-egitatea da kirol- edo jolas-itsasontziek erabiltzea portuko zerbitzu-guneko urak eta portuko obra nahiz instalazio finkoak, halakoek ahalbidetzen dutenean itsasotik sartzea, esleitutako atrakate- edo ainguratzepostura, bai eta horietan egotea ere, eta tripulazio-kideek eta bidaiariek erabiltzea moilak, pantalanak, lehorreko sarbideak, errepideak eta portuko beste instalazio finko batzuk.

Tasa hori aplikatzeko itsasontziak ez du garraiatu behar merkatu-gairik eta bidaiariek ez dute bidaiarik egin behar itsas bidaiarako edo ibilaldi turistikorako araubidearen mende, halako kasuetan aplikatuko baitira ontziaren tasa, bidaiarien tasa eta merkatu-gaien tasa.

Subjektu pasiboak izango dira, zergadun gisa eta modu solidarioan, ontziaren jabea, kontsignataria eta ontziko kapitaina edo patroia.

En dársenas e instalaciones portuarias deportivas otorgadas en concesión o autorización, el concesionario o autorizado tendrá la condición de sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes, quedando obligado a cumplir las prestaciones materiales y formales de la obligación tributaria.

En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte del sustituto, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento.

Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya incurrido el sustituto.

Esta tasa se devengará cuando la embarcación deportiva o de recreo entre en las aguas de la zona de servicio del puerto, o cuando se produzca la puesta a disposición del atraque.

Los elementos cuantitativos de esta tasa son:

el modo e intensidad de utilización de las instalaciones portuarias y el período de estancia.

La cuota de esta tasa es la siguiente:

I) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas ni autorizadas:

a) Por el acceso y estancia de las embarcaciones en el puesto de atraque o de fondeo en la zona I o interior de las aguas portuarias, por unidad de superficie ocupada y por día natural o fracción:

Atracadas de costado:

0,36 euros.

Atracadas de punta y abarloadas:

0,12 euros.

En puesto de fondeo con amarre a muerto:

0,07 euros.

En puesto de fondeo con medios propios:

0,05 euros.

En zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva

Emakidaren edo baimenaren bidez emandako dartsena edo kirolerako beste portu-instalazio batzuetan, emakidaduna edo baimenduna zergadunen ordezeko subjektu pasiboa izango da, tributu-betebeharraren prestazio materialak nahiz formalak gauzatu beharko dituela.

Ordezkoak bere betebeharrak gauzatzen ez baditu, batez ere, tasa ordaintzen ez badu, Portu Agintaritzak zergadunei galdatu ahal izango die betebeharrak gauzatzea.

Horrek guztiorrek ez die kalterik egingo ordezekoak dituen erantzukizunei.

Tasa hori sortuko da kirol- edo jolas-itsasontzia portuko zerbitzu-guneko uretan sartzen denean, edo atrakalekua euren zerbitzura jartzen denean.

Tasa hori zenbatzeko osagaiak dira:

Portu-instalazioak erabiltzeko modua eta intentsitatea, eta egonaldiaren iraupena.

Tasaren kuota hurrengo da:

I) Emakidarik edo baimenik gabeko dartsena edo nautika- eta kirol-instalazioetan:

a) I. gunean edo portuko uren barnean ontziak atrakatzeko- edo ainguratze-postura sartzeagatik eta bertan egoteagatik, okupatutako azalera-unitateko eta egutegiko egun bakoitzeko edo zatikiko:

Saiheska atrakatutakoek:

0,36 euro.

Brankaz eta beste ontzi batzuei saiheska arrimatuta atrakatutakoek.

0,12 euro.

Ainguratze-postuan, ilaberako edo ainguratze-seinalerako amarrearekin:

0,07 euro.

Ainguratze-postuan, norberaren baliabideekin:

0,05 euro.

Ekinozioko gehieneko itsasbehera bizia dagoenean, bi metrotik beherako sakonera

equinoccial, la cuota de la tasa será de 65 por ciento de las señaladas en el cuadro anterior.

b) Por disponibilidad de servicios, por unidad de superficie ocupada y por día natural o fracción:

Toma de agua:

0,024 euros.

Toma de energía eléctrica:

0,036 euros.

Los consumos de agua y energía eléctrica efectuados serán facturados con independencia de la liquidación de esta tasa.

c) Por estancia transitoria en seco en zonas no dedicadas a invernada, reparación, mantenimiento ni a estancias prolongadas en el puerto, por unidad de superficie ocupada y por día natural o fracción:

Hasta el día 7.º:

0,12 euros.

Desde el día 8.º al 14.º:

0,24 euros.

Desde el día 15.º:

0,72 euros.

Para las embarcaciones que tengan su base en el puerto la cuota de la tasa será el 80 por ciento de la señalada en los párrafos a) y b).

II) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización:

Por el acceso y estancia de las embarcaciones a puestos de atraque o de fondeo en la zona I o interior de las aguas portuarias, por unidad de superficie ocupada y por día natural o fracción:

1.º A las embarcaciones transeúntes o de paso:

0,06 euros.

2.º A las embarcaciones que tienen su base en el puerto:

0,05 euros.

Si, excepcionalmente, el espacio de agua

duten guneetan, tasaren kuota izango da aurreko laukian aipatutakoehuneko 65.

b) Zerbitzuak eskura izateagatik, okupatutako azalera-unitateko eta egutegiko egun bakoitzeko edo zatikiko:

Ur-hargunea:

0,024 euro.

Energia elektrikoaren hargunea:

0,036 euro.

Kontsumitutako ura eta energia elektrikoa fakturatuko dira tasa horren likidazioa gorabehera.

c) Lehorrean aldi baterako egonaldia egiteagatik, negua igarotzeko, konponketak gauzatzeko, mantentzerako edo portuan egonaldi luzeak egiteko prestatu gabeko guneetan, okupatutako azalera-unitateko eta egutegiko egun bakoitzeko edo zatikiko:

7. egunera arte:

0,12 euro.

8. egunetik 14.era arte:

0,24 euro.

15. egunetik aurrera:

0,72 euro.

Egoitza portuan duten itsasontzientzako tasaren kuota izango da a) eta b) idatz-zatietan aipatutakoaren ehuneko 80.

II) Emakidaren edo baimenaren bidez emandako nautika- eta kirol-instalazioetan:

I. gunean edo portuko uren barnean ontziak atrakatzeko edo ainguratze-postuetara sartzeko eta bertan egoteagatik, okupatutako azalera-unitateko eta egutegiko egun bakoitzeko edo zatikiko:

1. Igarobideko edo pasoko itsasontziek:

0,06 euro.

2. Egoitza portuan duten itsasontziek:

0,05 euro.

Salbuespenez, ur-eremua ez bada eman

no estuviera otorgado en concesión o autorización, la cuota de la tasa será el doble de la prevista en este apartado.

La superficie ocupada se determinará en metros cuadrados, y será el resultado del producto de la eslora máxima de la embarcación por la manga máxima.

Cuando la embarcación ocupe o utilice únicamente la zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota de la tasa será el 30 por ciento de la prevista en los apartados I a) y II anteriores para la zona I, según corresponda.

El pago de la tasa será exigible por adelantado, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Para las embarcaciones transeúntes o de paso en el puerto la cuantía que corresponda por el período de estancia que se autorice.

Si dicho período hubiera de ser ampliado, el sujeto pasivo deberá formular nueva solicitud y abonar nuevamente por adelantado el importe correspondiente al plazo ampliado.

b) Para las embarcaciones con base en el puerto la cuantía que corresponda por períodos no inferiores a seis meses ni superiores a un año.

En el caso de que el sujeto pasivo domicilie el pago en entidad de crédito, se concederá una bonificación del 10 por ciento a la cuota de la tasa en las sucesivas liquidaciones que se efectúen.

A efectos de lo establecido en el apartado anterior, se entenderá que:

son embarcaciones de base aquéllas que tienen autorizada la estancia en el puerto por período igual o superior a seis meses.

Son embarcaciones transeúntes o de paso aquéllas que, no siendo de base, tienen autorizada su estancia por un período limitado, inferior a seis meses.

El importe de la tasa aplicable será independiente de las entradas, salidas o días de ausencia de la embarcación, mientras tenga asignado puesto de atraque.

Los titulares de concesiones o

emakida edo baimen bidez, tasaren kuota izango da paragrafo honetan ezarritakoaren bikoitza.

Okupatutako azalera zehaztuko da metro koadroetan, eta hori izango da itsasontziaren gehieneko luzera gehieneko zabalerarekin biderkatzearen emaitza.

Itsasontziak II. gunea edo portuko uren kanpoko aldea bakarrik okupatu edo erabiltzen duenean, tasaren kuota izango da I gunerako aurreko I.a) eta II. paragrafoetan ezarritakoaren ehuneko 30, kasu bakoitzaren arabera.

Tasaren ordainketa aurretiaz galdatuko da, hurrengo irizpideekin bat etorritz:

a) Portuan igarobidean edo pasoan dauden itsasontzientzako, baimendutako egonaldiarengatik ordaindu beharreko zenbatekoa.

Egonaldi hori luzatu behar bada, subjektu pasiboak eskabide berria egin eta berriro aurretiaz ordaindu beharko du epe gehigarriari dagokion zenbatekoa.

b) Portuan egoitza duten itsasontzientzako, sei hilabetetik gorako eta urtebetetik beherako aldiei dagokien zenbatekoa.

Subjektu pasiboak ordainketa kreditu-erakunde batean helbideratzen badu, tasaren kuotari ehuneko 10eko hobarria emango zaio, gerogarrenean gauzatuko diren likidazioetan.

Aurreko paragrafoan ezarritakoaren ondoreetarako, hurrengo ulertuko da: egoitzako itsasontziak dira portuan sei hilabeteko edo sei hilabetetik gorako egonaldia baimenduta dutenak.

Igarobideko edo pasoko itsasontziak dira egoitzakoak izan ez arren, egonaldia sei hilabetetik beherako aldi mugatu baterako baimenduta dutenak.

Aplikatu beharreko tasaren zenbatekoak ez ditu aintzat hartuko itsasontziaren sarrera, irteera edo absentzia-egunak, itsasontzi horrek atrakatzeko postua esleituta duen bitartean.

Dartsenak eta nautika- eta kirol-

autorizaciones para la gestión de dársenas e instalaciones náutico-deportivas deberán suministrar a las Autoridades Portuarias la información que le sea requerida y los datos precisos para la liquidación de esta tasa.

La tasa podrá exigirse en régimen de estimación simplificada en los supuestos en que exista concesión o autorización, salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado.

La cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización, teniendo en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 20 por ciento en el importe de la cuota tributaria.

Artículo 23. Tasa del pasaje.

El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los pasajeros y, en su caso, por los vehículos que éstos embarquen o desembarquen en régimen de pasaje, de las instalaciones de atraque, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias fijas.

No está sujeta a esta tasa la utilización de maquinaria y elementos mecánicos móviles necesarios para las operaciones de embarque y desembarque, que se encontrará sujeta, en su caso, a la correspondiente tarifa.

Serán sujetos pasivos, a título de contribuyente y solidariamente, el naviero y el capitán del buque.

Si el buque se encuentra consignado será sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes el consignatario del buque en que viajen los pasajeros y vehículos en régimen de pasaje.

En atraques y estaciones marítimas otorgadas conjuntamente en concesión o autorización, el concesionario o autorizado tendrá la condición de sujeto pasivo sustituto de los contribuyentes.

Los sustitutos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al

instalazioak kudeatzeko emakiden edo baimenen titularrek Portu Agintaritzei eman beharko dizkiete eskatzen zaien informazio guztia eta tasa hori likidatzeko beharrezkoak diren datuak.

Tasa galdatu ahal izango da zenbatespen erraztuaren araubidearekin bat etorritik, emakida edo baimena dagoenean, salbu eta emakidadunak edo baimendunak horri esanbidez uko egiten dionean.

Tributu-kwota ezarriko da emakida edo baimen bakoitzari begira, kontuan hartuz azken bi urteetako emakida- edo baimen-trafikoaren estatistika-datuak; aldiari-aldiari oso-osoko likidazioa egingo da, zenbatetsitako okupazioaren arabera zenbatekoan. Araubide hori onartzen dutenek tributu-kwotaren zenbatekoan ehuneko 20ko hobaria izango dute.

23. artikulua. Bidaiarien tasa.

Tasa horren zerga-egitatea da bidaiariak, eta, hala denean, horiek bidaia-araubidean ontziratzen edo lehorreratzen dituzten ibilgailuek, erabiltzea atrakatzeko instalazioak, lehorreko sarbideak, errepideak eta portuko beste instalazio finko batzuk.

Ez dago tasa horren mende makineria edo osagai mekaniko mugigarrien erabilera, ontziratze- eta lehorreratze-eragiketarik gauzatzeko; erabilera hori, hala denean, kasuan kasuko tarifaren mende izango da.

Subjektu pasiboak izango dira, zergadun gisa eta modu solidarioan, ontzi-ustiatzailea eta ontziko kapitaina.

Ontzia kontsignatuta bada, zergadunaren ordezkotako subjektu pasiboa izango da bidaiariak eta bidaia-araubideko ibilgailuek zein ontzitan bidaiatu eta ontzi horretako kontsignataria.

Emakida edo baimen bidez batera emandako atrakaleku eta itsas geltokietan, emakidaduna edo baimenduna zergadunen ordezkotako subjektu pasiboa izango da.

Manu honetan aipatu ordezkotak beharturik egongo dira, tributu-betebeharrak eratorri

cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al concesionario o al autorizado.

En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento.

Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan incurrido los sustitutos.

Esta tasa se devengará cuando se inicie la operación de embarque, desembarque o tránsito de los pasajeros y, en su caso, de los vehículos por el puerto.

Los elementos cuantitativos de esta tasa son los siguientes:

a) Pasajeros:

el régimen de viaje según sea de transporte o de turismo, el tipo de navegación, la operación marítima de embarque, desembarque o tránsito y, en este último supuesto, los días de estancia en puerto.

b) Vehículos:

el tipo de vehículo.

La cuota de la tasa aplicable a cada pasajero y vehículo en régimen de pasaje, será la siguiente:

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

Concepto

Euros/unidad

Pasajero en régimen de transporte, en embarque o desembarque

Pasajero de crucero turístico, en embarque o desembarque

Motocicletas y vehículos de dos ruedas

Automóviles de turismo y vehículos similares

Autocares y vehículos de transporte colectivo

Al pasajero de crucero turístico en tránsito la cuota de la tasa será de 2,45 euros por pasajero y día o fracción de estancia en puerto.

prestazio material nahiz formalak gauzatzera; hori gorabehera, Portu Agintaritzak lehenengo eta behin emakidadunaren edo baimendunaren kontra joko du.

Ordezkoek euren betebeharrak gauzaten ez badituzte, batez ere, tasa ordaintzen ez badute, Portu Agintaritzak zergadunei galdatu ahal izango die betebeharrak gauzatzea.

Horrek guztiorrek ez die kalterik egingo ordezkoek dituzten erantzukizunei.

Tasa hori sortuko da bidaiariak, eta, hala denean, ibilgailuak, portuan ontziratu, lehorreratu edo igarotzeko eragiketak hasten direnean.

Tasa hori zenbatzeko osagaiak dira:

a) Bidaiariak:

Bidaia-araubidea, kontuan harturik horrek garraio- edo turismo-izaera duen; nabigazio-mota; ontziratze, lehorreratze edo igarobiderako itsas eragiketa, eta, azken kasu horretan, portuan egondako egunak.

b) Ibilgailuak:

Ibilgailu-mota.

Bidaiari edo ibilgailu bakoitzari, bidaia-araubidean, aplikatu beharreko tasaren kuota hurrengo izango da:

a) Emakidarik edo baimenik gabeko atrakaleku eta itsas geltokietan:

Kontzeptua

Euro/unitate

Garraio-araubidean, ontziratzen edo lehorreratzen ari den bidaiaria

Itsas bidaia turistikoko bidaiaria, ontziratzen edo lehorreratzen ari dena

Motozikletak eta bi gurpileko ibilgailuak

Turismoko automobilak eta antzeko ibilgailuak

Autokarrak eta garraio kolektiboko ibilgailuak

Itsas bidaia turistikoko bidaiariari dagokionez, hori igarobidean dagoenean, tasaren kuota izango da 2,45 euro, bidaiari bakoitzeko eta portuan egondako egun

En el puerto de embarque o desembarque los pasajeros abonarán la cuota señalada en el cuadro anterior correspondiente a la operación de embarque o desembarque y, en los días posteriores al de embarque o anteriores al de desembarque, la cuota de pasajero en tránsito.

Cuando la navegación se produzca exclusivamente en las aguas de la zona de servicio de un puerto o en una ría y a las embarcaciones en viaje turístico local, en cada embarque y desembarque la cuota de la tasa será:

Concepto

Euros/unidad

Pasajero

Motocicleta

Automóvil

En este supuesto, la tasa podrá exigirse en régimen de estimación simplificada, salvo renuncia expresa del sujeto pasivo.

La cuota tributaria se establecerá teniendo en cuenta los datos estadísticos de tráfico de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada.

Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 30 por ciento en el importe de la cuota tributaria.

b) En atraques y estaciones marítimas otorgadas conjuntamente en concesión o autorización, la cuota de la tasa será el 50 por ciento de la señalada en el párrafo a).

Cuando sólo se otorgue en concesión o autorización la estación marítima, la cuota de la tasa será el 75 por ciento de la señalada en el párrafo a).

A efectos de esta ley, se entiende por estación marítima de pasajeros aquella instalación destinada a facilitar el acceso de los pasajeros y sus equipajes y de vehículos en régimen de pasaje, desde tierra a los buques y desde éstos a tierra.

Artículo 24. Tasa de la mercancía.

El hecho imponible de la tasa consiste en la utilización por las mercancías que se

bakoitzeko edo zatikiko.

Ontziratze- edo lehorreratze-portuan, bidaiariak ordainduko dute, aurreko laukian aipatu kuota, izango dena ontziratze- edo lehorreratze-eragiketari buruzkoa, eta ontziratutako ondoko egunei edo lehorreratu aurreko egunei begira, igarobidean dagoen bidaiariaren kuota.

Nabigazioa portuko zerbitzu-guneko uretan edo itsasadarrean bakarrik gauzatzen denean, eta toki-mailako bidaiak turistikoko itsasontziei dagokienez, ontziratze eta lehorreratze bakoitzean tasaren kuota izango da:

Kontzeptua

Euro/unitate

Bidaiaria

Motozikleta

Automobila

Kasu horretan, tasa galdatu ahal izango da zenbatespen erraztuaren araubidearekin bat etorritik, salbu eta subjektu pasiboak horri esanbidez uko egiten dionean.

Tributu-kota ezarriko da kontuan hartuz azken bi urteetako trafikoaren estatistika-datuak; aldi-aldi oso-oso likidazioa egingo da, zenbatetsitako okupazioaren araberrako zenbatekoan.

Araubide hori onartzen dutenek tributu-kotaren zenbatekoan ehuneko 30eko hoberia izango dute.

b) Emakida edo baimen bidez batera emandako atrakaleku eta itsas geltokietan, tasaren kuota izango da a) idatz-zatian aipatutakoaren ehuneko 50.

Itsas geltokia bakarrik ematen denean emakida edo baimen bidez, tasaren kuota izango da a) idatz-zatian aipatutakoaren ehuneko 75.

Lege honen ondoretarako, bidaiarien itsas geltokia da bidaiariak nahiz horien bagajea eta bidaiak-araubideko ibilgailuak lehorreratik ontzietara eta ontzietatik lehorrera igarotzea ahalbidetzeko instalazioa.

24. artikulua. Merkatu-gaien tasa.

Tasa horren zerga-egitatea da, ontziratutako, lehorreratutako, ontzitik

embarquen, desembarquen, transborden o efectúen tránsito marítimo o terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de usos comerciales asociados a la carga y descarga del buque, accesos y vías de circulación terrestres viarios y ferroviarios, y otras instalaciones portuarias fijas.

Asimismo, se incluye en el hecho imponible su utilización por las mercancías que accedan o salgan de la zona de servicio del puerto por vía terrestre sin utilizar en ningún momento la vía marítima, salvo que tengan como destino u origen instalaciones fabriles, de transformación, logísticas o de almacenaje, situadas en la zona de servicio del puerto.

El pago de esta tasa dará derecho a que las mercancías ocupen o permanezcan en la zona de tránsito durante cuatro horas para aquéllas en las que el medio rodante forme parte del transporte marítimo, y durante el mismo día de embarque o desembarque y su inmediato anterior o posterior en otro caso.

No está sujeta a esta tasa la utilización de maquinaria, equipos de manipulación y elementos mecánicos móviles necesarios para las operaciones de embarque, desembarque, tránsito y transbordo, que se encontrará sujeta, en su caso, a la correspondiente tarifa.

Son sujetos pasivos de la tasa:

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

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

En terminales y otras instalaciones de manipulación de mercancías otorgadas en concesión o autorización conjuntamente con el atraque, el concesionario o

aldatutako edo itsasotik lehorra edo lehorretik itsasora igarotako merkatu-gaiek erabiltzea atrakatze-instalazioak, ontziaren karga eta deskargarako merkataritza-erabilerako guneak, sarbideak eta lehorreko errepideak nahiz trenbideak, eta portuko beste instalazio finko batzuk.

Era berean, zerga-egitatera bildu da portuko zerbitzu-gunera lehorretik sartzen edo bertatik irteten diren merkatu-gaiek halakoak erabiltzea, itsas bidetik igaro gabe, salbu eta merkatu-gai horien destinoa edo jatorria fabrika-, transformazio-, logistika- edo biltegiatze-instalazioak direnean, denak ere portuko zerbitzu-gunean kokatutakoak.

Tasa horren ordainketak eskubidea sortuko du, merkatu-gaiek igarobide-gunea okupatzeko edo merkatu-gaiek bertan egoteko, lau orduan, merkatu-gai horiek mugitzeko tresna itsas garraioaren zati denean, eta ontziratze- edo lehorreratze-egun osoan eta bezperako nahiz biharamuneko egun osoan, osterantzeko kasuetan.

Ez dago tasa horren mende makineria, manipulazio-ekipamendu eta osagai mekaniko mugigarrien erabilera, ontziratze, lehorreratze, igarobide eta ontzitik aldatzeko eragiketak gauzatzeko; erabilera hori, hala denean, kasuan kasuko tarifaren mende izango da.

Tasaren subjektu pasibo dira:

a) Ontziratuta, lehorreratu edo ontzitik aldatzen diren merkatu-gaien kasuan, edo itsas igarobideko araubidean dauden merkatu-gaien kasuan, subjektu pasibo zergadunak izango dira, izaera solidarioarekin, ontzi-ustiatzailea, merkatu-gaien jabea eta ontziko kapitaina.

Ontzia eta merkatu-gaiek kontsignatuta daudenean, ordeko subjektu pasibo izango dira ontzi-kontsignataria eta merkatu-gaien ordezkari den kontsignataria, garraio-kudeatzailea edo logistika-eragilea.

Atrakalekuarekin batera, emakidaren edo baimenaren bidez emandako terminal edo merkatu-gaiek manipulatzen beste instalazio batzuetan, emakidaduna edo

autorizado será el sujeto pasivo sustituto.

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

Cuando la mercancía tenga por destino una instalación en concesión o autorización, será sujeto pasivo sustituto el titular de la concesión o autorización que expida o reciba la mercancía.

Los sustitutos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al concesionario o autorizado.

En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento.

Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan incurrido los sustitutos.

Esta tasa se devengará cuando la mercancía inicie su paso por la zona de servicio del puerto.

Los elementos cuantitativos de esta tasa serán:

el elemento de transporte, el tipo de operación, el peso, clase y forma de presentación de la mercancía o, en mercancías transportadas de forma unitaria, la unidad de carga.

Cuando se ocupe la zona de tránsito durante un tiempo superior al previsto en el apartado 1, la intensidad de utilización y el período de estancia.

La cuota de esta tasa será la siguiente:

I. En terminales y otras instalaciones de manipulación de mercancías no concesionadas ni autorizadas:

baimenduna izango da ordezeko subjektu pasiboa.

b) Lehorreko igarobidea gauzatzen duten merkatu-gaien kasuan edo, itsas biderik igaro gabe, portuko zerbitzu-gunera sartu edo bertatik irteten diren merkatu-gaien kasuan, subjektu pasibo zergaduna izango da merkatu-gaiaren jabea edo, halakorik balego, merkatu-gaien ordezkari den garraio-kudeatzailea edo logistika-eragilea.

Merkatu-gaiaren destinoa emakida edo baimen bidezko instalazio bat denean, ordezeko subjektu pasiboa izango da emakidaren edo baimenaren titularra izanik merkatu-gaia bidaltzen edo jasotzen duena.

Manu honetan aipatu ordezekoak beharurik egongo dira, tributu-betebeharrak eratorri prestazio material nahiz formalak gauzatzera; hori gorabehera, Portu Agintaritzak lehenengo eta behin emakidadunaren edo baimendunaren kontra joko du.

Ordezekoek euren betebeharrak gauzatzen ez badituzte, batez ere, tasa ordaintzen ez badute, Portu Agintaritzak zergadunei galdatu ahal izango die betebeharrak gauzatzea.

Horrek guztiorrek ez die kalterik egingo ordezekoek dituzten erantzukizunei.

Tasa hori sortuko da merkatu-gaiak portuko zerbitzu-gunetik igarotzen hasten direnean.

Tasa hori zenbatzeko osagaiak dira:

garraio-osagaia, eragiketa-mota, merkatu-gaien pisua, mota eta aurkezpen-itxura edo, batera garraiatutako merkatu-gaien kasuan, karga-unitatea.

Igarobide-gunea okupatzen denean, 1. paragrafoan aipatu denboratik gora, erabileraren intentsitatea eta egonaldia.

Tasaren kuota hurrengo da:

I. Emakidarik edo baimenik gabeko terminaletan edo merkatu-gaiak manipulatzeko beste instalazio batzuetan:

A) A las mercancías y sus elementos de transporte, según el tipo de operación que se desarrolle:

a) Cuando se embarquen o desembarquen se les aplicará la cuota que resulte de alguno de los siguientes regímenes:

a.1) Régimen por grupos de mercancías:

la cuota de la tasa será el resultado de sumar las cantidades que, en su caso, resulten de los siguientes conceptos:

1.º A las mercancías se les aplicará la cantidad que corresponda de las indicadas en el cuadro siguiente, en función del grupo al que pertenezcan conforme a lo establecido en el anexo I de esta ley:

Grupo de Mercancía

Euro/tonelada

Primero

Segundo

Tercero

Cuarto

Quinto

2.º A los envases, embalajes, contenedores, cisternas u otros recipientes o elementos que tengan o no el carácter de perdidos o efímeros y que se utilicen para contener las mercancías en su transporte, así como a los camiones, a los remolques y semirremolques que, como tales elementos de transporte terrestre, se embarquen o desembarquen, vacíos o no de mercancías, se les aplicará la cantidad siguiente:

Elemento de transporte tipo

Euro/unidad

Contenedor 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte), camión con caja de hasta 6 metros o plataforma de hasta 6 metros

Contenedor 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte), semirremolque, camión o vehículo articulado con caja de hasta 12 metros o plataforma de hasta 12 metros

Cabezas tractoras

Camión con remolque (tren de carretera).

A otros elementos no relacionados en el

A) Merkatu-gaiei eta horien garraio-osagaiei dagokienez, gauzatutako eragiketa-motaren arabera:

a) Ontziratzen edo lehorreratzten direnean, hurrengo araubideetakoren batekin bat datorren kuota aplikatuko zaie:

a.1) Merkatu-gaien multzoen arabeko araubidea:

tasaren kuota izango da, hala denean, hurrengo kontzeptuek eratortzen dituzten zenbatekoen batura:

1. Merkatu-gaiei aplikatuko zaizkie hurrengo laukiko zenbatekoetatik dagokiena, merkatu-gai horien multzoaren arabera, lege honen I. eranskinean ezarritakoarekin bat etorritz:

Merkatu-gai multzoa

Euro/tona

Lehenengoa

Bigarrena

Hirugarrena

Laugarrena

Bosgarrena

2. Garraiatu bitartean merkatu-gaiak jasotzeko erabiltzen diren enbase, enbalaje, edukiontzi, zisterna edo bestelako ontzi nahiz tresna batzuei, halakoak izan daitezkeela galdutzat edo galkortzat jotakoak ala ez, bai eta lehorreko garraio-osagai diren kamioi, atoi eta erdi-atoiei ere, halakoak ontziratatu edo lehorreratzten direnean, merkatu-gairik gabe edo merkatu-gaiekin, hurrengo zenbatekoa aplikatuko zaie:

Garraio-osagaiaren mota

Euro /unitate

Edukiontzia 20' (hala denean, garraio-plataforma barne dela), 6 metrora arteko kutxa edo 6 metrora arteko plataforma duen kamioia

Edukiontzia 20' (hala denean, garraio-plataforma barne dela), 12 metrora arteko kutxa edo 12 metrora arteko plataforma duen erdi-atoia, kamioia edo ibilgailu artikulatua

Trakzio-buruak

Atoidun kamioia (errepide-trena)

Aurreko laukian aipatu gabeko beste

cuadro anterior, se les aplicará la cantidad de 1,53 euros/tonelada.

Cuando el elemento de transporte vacío tenga la condición de mercancía será de aplicación la cuantía del grupo correspondiente, no siendo aplicable el régimen simplificado.

a.2) Régimen de estimación simplificada: para las mercancías transportadas en los elementos de transporte que se relacionan a continuación, la cuota tributaria será el resultado de aplicar a cada unidad de carga (uc) las siguientes cantidades:

Unidad de carga tipo

Contenedor 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte), camión con caja de hasta 6 metros

Contenedor 20' (incluida en su caso una plataforma de transporte), semirremolque y camión o vehículo articulado con caja de hasta 12 metros

Camión con remolque (tren de carretera) .

A los elementos de transporte que vayan vacíos se les aplicará la cuota prevista en el apartado a.1).

Este régimen se aplicará a solicitud del sujeto pasivo a la totalidad de su carga unitaria en un mismo buque.

b) Cuando efectúen tránsito marítimo, siempre que las mercancías y sus elementos de transporte hayan sido declarados en dicho régimen, la cuota de la tasa se calculará con arreglo a lo establecido en el párrafo a).

Esta tasa, incluyendo la ocupación de la zona de tránsito a que se refiere la letra B) si la hubiera, se liquidará al sujeto pasivo que haya declarado la mercancía en la descarga.

Las mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo, con origen o destino en otro puerto de interés general de un mismo archipiélago, estarán exentas del pago de esta tasa, salvo cuando se autorice la ocupación de la zona de tránsito por período superior al previsto en el apartado 1 de este artículo, en cuyo caso deberán abonar la cuota prevista en la letra B).

osagai batzuei aplikatuko zaie 1,53 euroko zenbatekoa tona bakoitzeko.

Garraio-osagai hutsak merkatu-gai izaera duenean, aplikatuko da kasuan kasuko multzoko zenbatekoa, araubide erraztua ez dela aplikatuko.

a.2) Zenbatespen erraztuaren araubidea: honako garraio-osagai hauetan garraiatutako merkatu-gaiei dagokienez, tributu-kوتا izango da karga-unitate (ku) bakoitzari hurrengo zenbatekoak aplikatzearen emaitza:

Karga-unitatearen mota

Edukiontzia 20' (hala denean, garraio-plataforma barne dela), 6 metrora arteko kutxa duen kamioia

Edukiontzia 20' (hala denean, garraio-plataforma barne dela), 12 metrora arteko kutxa duen erdi-atoia eta kamioia edo ibilgailu artikulatua

Atoidun kamioia (errepide-trena)

Hutsik doazen garraio-osagaiei a.1) idatz-zatian jasotako kuota aplikatuko zaie.

Araubide hori aplikatuko zaio, subjektu pasiboak hala eskatuta, horrek ontzi berean duen unitate-karga osoari.

b) Itsasoan igarobidean daudenean, betiere, merkatu-gaiak eta horien garraio-osagaiak araubide horretara bildu badira, tasaren kuota kalkulatu da a) idatz-zatian ezarritakoaren arabera.

Tasa hori, B) letran aipatutako igarobide-gunearen okupazioa barne hartuta, halakorik balego, deskargan merkatu-gaia aitortu duen subjektu pasiboari likidatuko zaio.

Merkatu-gaiak eta horien garraio-osagaiak, itsasoan igarobidean daudenean, abiapuntua nahiz jomuga izanik uhartedi bereko interes orokorreko beste portu bat, tasa horretatik salbuetsita izango dira, salbu eta igarobide-guneko okupazioa baimentzen denean, artikulua honetako 1. paragrafoak aipatu alditik gora; azken kasu horretan, merkatu-gai eta garraio-osagai horiek B) letrako kuota ordaindu beharko

c) Cuando se transborden se le aplicará la siguiente cuota:

c.1) Entre buques que se encuentren atracados:

el 50 por ciento de la cuota prevista en el apartado a).

c.2) Entre buque abarloado a otro atracado o abarloado:

el 30 por ciento de la cuota prevista en el párrafo a).

d) Cuando efectúen tráfico interior marítimo dentro de la zona de servicio de un puerto o en una ría, así como a las mercancías para avituallamiento, la cuota tributaria será la prevista en el párrafo a). En este supuesto únicamente se liquidará una de las operaciones realizadas.

e) Cuando efectúen tránsito terrestre con ruptura de carga se le aplicará el 75 por ciento de la cuota prevista en el párrafo a).

B) Ocupación de la zona de tránsito.

Cuando se autorice la ocupación de la zona de tránsito por período superior a cuatro horas para aquellas mercancías en las que un medio rodante forme parte del transporte marítimo, o superior al mismo día de embarque o desembarque y su inmediato anterior o posterior en otro caso, la cuota de la tasa será el resultado de sumar a la cuantía correspondiente del apartado A) la cuantía de 0,08 euros por metro cuadrado y día de estancia o fracción.

A esta última cantidad se le aplicarán los siguientes coeficientes de progresividad, en función de la duración de la ocupación:

Hasta el día 7º: 1

Desde el día 8º al 30º: 5

Desde el día 31º al 60º: 10

Si excepcionalmente se autoriza la ocupación de la zona de tránsito por período superior a 60 días, el coeficiente de progresividad será de 20 a partir del día 61.

Como superficie ocupada se computará la superficie rectangular envolvente de la mercancía depositada.

dute.

c) Ontzitik aldatzen direnean, hurrengo kuota aplikatuko da:

c.1) Atrakatuta dauden ontzien artean:

a) Idatz-zatian jasotako kuotaren ehuneko 50.

c.2) Saiheska arrimatutako ontziaren eta atrakatutako edo saiheska arrimatutako beste ontzi baten artean:

a) Idatz-zatian jasotako kuotaren ehuneko 30.

d) Portu bateko zerbitzu-gunean edo itsasadarrean itsasoko barne trafikoa gauzatzen dutenean, bai eta zuzkidurarako diren merkatu-gaien kasuan ere, tribu-kuota izango da a) idatz-zatian jasotakoa. Kasu horretan, gauzatutako eragiketetako bat bakarrik likidatuko da.

e) Lehorreko igarobidea gauzatzean, zama hausten bada, a) idatz-zatian jasotako kuotaren ehuneko 75 aplikatuko da.

B) Igarobide-gunea okupatzea.

Igarobide-gunea okupatzea baimentzen denean, dela lau ordutik gorako aldirako, baimen horrek bere baitan hartzen dituen merkatu-gaien artean mugitzeko tresna bat itsas garraioaren zati denean, dela ontziratze- edo lehorreratze-eguna eta bezperako nahiz biharamuneko eguna baino gehiagorako, osterantzeko kasuetan, tasaren kuota izango da A) letrako zenbatekoari 0,08 euro, metro koadroko eta egonaldi-eguneko edo zatikiko, gehitzearen emaitza.

Azken zenbateko horri hurrengo progresibitate-koefizienteak aplikatuko zaizkio, okupazioaren iraupenaren arabera:

7. egunera arte: 1

8. egunetik 30.era arte: 5

31. egunetik 60.era arte: 10

Salbuespenez, igarobide-gunearen okupazioa, 60 egunetik gorako aldirako baimentzen bada, progresibitate-koefizientea 20koa izango da, 61. egunetik aurrera.

Okupatutako azalera bezala zenbatuko da gordailututako merkatu-gaiaren azalera laukizuzen inguratzailea.

En el supuesto de que excepcionalmente se autorice la ocupación de la zona de maniobra por las mercancías, serán de aplicación las cuantías previstas en este apartado.

La delimitación de las zonas de tránsito y de maniobra, en las que se divida la zona de usos comerciales, que se efectuará de conformidad con lo previsto en el Reglamento de Explotación y Policía y en las ordenanzas portuarias, será aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria correspondiente.

II.

En terminales y otras instalaciones de manipulación de mercancías en concesión o autorización:

a) Con el atraque otorgado en concesión o autorización, a las mercancías y sus elementos de transporte se les aplicará la siguiente cuota, en función de la operación que se desarrolle:

1.^a Cuando se embarquen o desembarquen:

el 50 por ciento de la establecida en el párrafo a) del apartado I.A).

2.^a Cuando efectúen tránsito marítimo: el 25 por ciento de la establecida en el párrafo b) del apartado I.A).

3.^a Cuando se transborden:

el 20 por ciento de la prevista en el párrafo c.1) del apartado I.A).

4.^a Cuando efectúen tráfico interior marítimo y las operaciones se realicen en instalaciones otorgadas ambas en concesión o autorización, así como de avituallamiento:

el 50 por ciento de la establecida en el párrafo d) del apartado I.A).

En el supuesto de que sólo una de ellas esté concesionada o autorizada, se aplicará la misma cuota prevista en el párrafo d).

5.^a Cuando efectúen tránsito terrestre:

el 65 por ciento de la prevista en el párrafo e) del apartado I.A).

b) Sin el atraque otorgado en concesión o

Salbuespenez, maniobratze-gunea merkatu-gaiekin okupatzea baimentzen bada, idatz-zati honetan jasotako zenbatekoak aplikatuko dira.

Merkataritza-erabileretako gunearen banaketa eragingo duen igarobide- eta maniobratze-guneen zehaztapena, Ustiatze eta Polizia Erregelamenduan eta portu-ordenantzetan ezarritakoarekin bat etorritz gauzatuko dena, kasuan kasuko Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak onetsiko du.

II.

Emakida edo baimen bidezko terminaletan edo merkatu-gaiak manipulatzeko beste instalazio batzuetan:

a) Atrakalekua emakida edo baimen bidez eman denean, merkatu-gaiei eta horien garraio-osagaiei hurrengo kuota aplikatuko zaie, gauzatutako eragiketaren arabera:

1. Ontziratzen edo lehorreratzen direnean:

I.A) paragrafoko a) idatz-zatian ezarritakoaren ehuneko 50.

2. Itsas igarobidea gauzatzen dutenean:

I.A) paragrafoko b) idatz-zatian ezarritakoaren ehuneko 25.

3. Ontzitik aldatzen direnean:

I.A) paragrafoko c.1) idatz-zatian ezarritakoaren ehuneko 20.

4. Itsasoko barne trafikoa egiten dutenean eta eragiketak emakidaren edo baimenaren bidez emandako instalazioetan gauzatzen direnean, bai eta zuzkidura-eragiketak gauzatzen direnean ere:

I.A) paragrafoko d) idatz-zatian ezarritakoaren ehuneko 50.

Euretariko bat bakarrik eman bada emakida edo baimen bidez, d) idatz-zatiko kuota aplikatuko da.

5. Lehorreko igarobidea gauzatzen dutenean:

I.A) paragrafoko e) idatz-zatian ezarritakoaren ehuneko 65.

b) Atrakalekua emakidarik edo baimenik

autorización, a las mercancías y sus elementos de transporte se les aplicará la siguiente cuota, en función de la operación que se desarrolle:

1.^a Cuando se embarquen, desembarquen, efectúen tránsito marítimo o tráfico interior marítimo:

el 90 por ciento de la cuota establecida en los párrafos a), b) y d) del apartado I.A).

No obstante, cuando efectúen tráfico interior marítimo y únicamente una sola instalación de manipulación de mercancías esté en concesión o autorización se aplicará la misma cuota prevista en el párrafo d) del apartado I.A).

2.^a Cuando se transborden:

la establecida en el párrafo c) del apartado I.A).

3.^a Cuando efectúen tránsito terrestre:

el 65 por ciento de la cuota establecida en el párrafo e) del apartado I.A).

En el caso de tránsito marítimo y transbordo esta tasa se liquidará al sujeto pasivo que haya declarado la mercancía en la descarga.

A los efectos de esta ley, se entiende por terminal de manipulación de mercancías aquella instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o en el modo marítimo, que puede incluir superficies anejas para depositar mercancías y elementos de transporte y en las que se desarrollan operaciones necesarias para la transferencia entre modos o para tránsito marítimo.

La Autoridad Portuaria podrá imponer las siguientes multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario:

a) Por incumplir la obligación de presentar en plazo la declaración o manifiesto de carga, de un 5, 10, 15 ó 25 por ciento de la cuota de la tasa, según que la declaración se presente dentro de los 3, 6, 12 o más de 12 días siguientes al término del plazo voluntario de presentación.

b) Por incumplir la obligación de remover la carga, un 20 por ciento de la cuota de la

gabe eman denean, merkatu-gaiei eta horien garraio-osagaiei hurrengo kuota aplikatuko zaie, garatutako eragiketaren arabera:

1. Ontziratzen edo lehorreratzen direnean, eta itsas igarobidea edo itsasoko barne trafikoa gauzatzen dutenean:

I.A) paragrafoko a), b) eta d) idatz-zatietan ezarritakoaren ehuneko 90.

Hala ere, itsasoko barne trafikoa gauzatzen dutenean eta merkatu-gaiak manipulatzeko instalazio bakarra denean emakida edo baimen bidezkoa, I.A) paragrafoko d) idatz-zatian ezarritako kuota aplikatuko da.

2. Ontzitik aldatzen direnean:

I.A) paragrafoko c) idatz-zatian ezarritakoa.

3. Lehorreko igarobidea gauzatzen dutenean:

I.A) paragrafoko e) idatz-zatian ezarritako kuotaren ehuneko 65.

Itsasoko igarobidean daudenean eta ontzitik aldatzen direnean, deskargan merkatu-gaia aitortu duen subjektu pasiboari likidatuko zaio.

Lege honen ondoretarako, merkatu-gaiak manipulatzeko terminala da itsasoko eta lehorreko garraio-moten artean, edo itsasoko garraioen artean, merkatu-gaiak transferitzeko erabiltzen den instalazioa, bere baitan azalera erantsiak har ditzakeena, merkatu-gaiak eta garraio-osagaiak uzteko; instalazio horretan beharrezko eragiketak gauzatzen dira, garraio-mota desberdinen arteko transferentziarako edo itsas igarobiderako.

Portu Agintaritzak hurrengo isun hertsagarriak ezarri ahal izango ditu, halakoek tributu-izaerarik izan gabe:

a) Zama-aitorpena edo -adierazpena epean aurkezteko betebeharra ez gauzatzeagatik, isuna izango da tasa-kuotaren ehuneko 5, 10, 15 edo 25ekoa, aintzat hartuz borondatez aurkezteko epea amaitu eta hurrengo egunetik igarotako egunak 3, 6, 12 edo gehiago diren.

b) Zama mugitzeko betebeharra ez gauzatzeagatik, igarobide-gunea

tasa correspondiente a la ocupación de la zona de tránsito por cada 24 horas o fracción de retraso.

Artículo 25. Tasa de la pesca fresca.

El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los buques o embarcaciones pesqueras en actividad, de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y su estancia en los mismos.

Asimismo, constituye el hecho imponible la utilización por la pesca fresca y sus productos, que accedan al recinto portuario por vía marítima, en buque pesquero o mercante, o por vía terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación y de venta, accesos, vías de circulación, zonas de estacionamiento y otras instalaciones portuarias fijas.

El pago de esta tasa dará derecho a que el buque o embarcación pesquera permanezca en puerto durante el plazo de un mes desde su entrada.

Transcurrido dicho plazo se devengará la tasa del buque prevista en el apartado 5.III del artículo 21 de esta ley.

En casos de inactividad forzosa por temporales, vedas costeras o carencia de licencias, la Autoridad Portuaria prorrogará el plazo previsto en el párrafo anterior hasta un máximo de seis meses, debiendo ser expresa e individualmente acreditada la concurrencia de tales circunstancias por certificaciones de la autoridad competente.

En caso contrario, se devengará la referida tasa del buque.

Esta tasa no será de aplicación a aquellos buques o embarcaciones pesqueras que no efectúen en el puerto la descarga de la pesca capturada, en cuyo caso les será de aplicación la tasa del buque.

Son sujetos pasivos de esta tasa:

a) En el caso de que la pesca fresca acceda al puerto por vía marítima:

será sujeto pasivo contribuyente de esta tasa el armador del buque de pesca.

Cuando el buque sea mercante serán

okupatzearen ondoriozko tasa-kuotaren ehuneko 20, hori egitea atzeratzen den 24 ordu bakoitzeko edo zatikiko.

25. artikulua. Arrantza freskoaren tasa.

Tasa horren zerga-egitatea da jardunean dauden arrantza-ontziek edo -itsasontziek erabiltzea portuko zerbitzu-guneko urak eta portuko obra nahiz instalazio finkoak, halakoek ahalbidetzen dutenean itsasotik sartzea, esleitutako atrakatzeko edo ainguratze-postura, bai eta horietan egotea ere.

Era berean, zerga-egitatea da portu-esparrura itsasotik, arrantza-ontzian nahiz merkataritzako ontzian, edo lehorretik sartutako arrantza freskoak edo horren produktuek erabiltzea atrakatzeko instalazioak, manipulatzeko eta salmentaguneak, sarbideak, errepideak, aparkatzeko guneak eta portuko beste instalazio finko batzuk.

Tasa horren ordainketak eskubidea sortzen du, arrantza-ontzi edo -itsasontzia portuan egon dadin, hilabeteko epean, portuan sartu zenetik.

Behin epe hori igarota, ontziaren tasa sortuko da, lege honen 21. artikuluko 5.III paragrafoan jaso dena.

Ekaitzen, kostera-debekuen edo lizentziarik ezaren ondorioz, jarduerarik eza derrigorrekoa denean, Portu Agintaritzak aurreko lerrokadan ezarritako epea gehienez ere sei hilabete arte luzatuko du; inguruabar horiek esanbidez eta banaka egiaztatu beharko dira, kasuan kasuko agintaritzaren ziurtagirien bidez.

Halako egiaztatzerik ez badago, aipatu ontziaren tasa sortuko da.

Tasa hori ez zaie aplikatuko arrantza-ontzi edo -itsasontziei, euren harrapatutako arrainak ez dituztenean portuan deskargatzen; kasu horretan, ontziaren tasa aplikatuko zaie.

Tasa horren subjektu pasibo dira:

a) Arrantza freskoa portura itsasotik sartzen bada:

Tasa horren subjektu pasibo zergaduna izango da arrantza-ontziaren armadorea.

Ontzia merkataritzakoa denean, subjektu

sujetos pasivos contribuyentes el naviero y el propietario de la pesca, con carácter solidario.

Si el buque mercante se encuentra consignado será sujeto pasivo sustituto el consignatario del mismo.

Cuando la pesca es vendida en puerto, también será sujeto pasivo sustituto quien, en representación del propietario de la pesca, realice la primera venta.

En lonjas otorgadas en concesión, será sujeto pasivo sustituto del contribuyente el concesionario.

b) En el caso de que la pesca fresca acceda al puerto por vía terrestre:

será sujeto pasivo contribuyente el propietario de la pesca.

Será sujeto pasivo sustituto quien, en representación del propietario de la pesca, realice la venta.

En lonjas otorgadas en concesión, será sujeto pasivo sustituto del contribuyente el concesionario.

Los sustitutos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al concesionario.

En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento.

Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan incurrido los sustitutos.

El sujeto pasivo de esta tasa repercutirá su importe en el comprador de la pesca.

La repercusión deberá efectuarse mediante factura o documento análogo en la que los sujetos pasivos incluirán la expresión «Tasa de la pesca fresca al tipo de...».

No procederá la repercusión de las cuotas resultantes en los supuestos de liquidación que sean consecuencia de actas de inspección.

pasibo zergadunak izango dira ontzi-ustiatzailea eta arrantzaren jabea, izaera solidarioarekin.

Merkataritzako ontzia kontsignatuta badago, ordezko subjektu pasiboa izango da ontzi horren kontsignataria.

Arrantza portuan saltzen denean, ordezko subjektu pasiboa izango da, halaber, lehen salmenta egiten duena, arrantza-jabearen ordezkari gisa.

Emakidaren bidez emandako lonjetan, zergadunaren ordezko subjektu pasiboa emakidaduna izango da.

b) Arrantza freskoa portura lehorretik sartzen bada:

subjektu pasibo zergaduna arrantzaren jabea izango da.

Ordezko subjektu pasiboa izango da salmenta egiten duena, arrantzaren ordezkari gisa.

Emakidaren bidez emandako lonjetan, zergadunaren ordezko subjektu pasiboa emakidaduna izango da.

Manu honetan aipatu ordezkoak beharirik egongo dira, modu solidarioan tributu-betebeharrak eratorri prestazio material nahiz formalak gauzatzera; hori gorabehera, Portu Agintaritzak lehenengo eta behin emakidadunaren kontra joko du.

Ordezkoek euren betebeharrak gauzaten ez badituzte, batez ere, tasa ordaintzen ez badute, Portu Agintaritzak zergadunei galdatu ahal izango die betebeharrak gauzatzea.

Horrek guztiorrek ez die kalterik egingo ordezkoek dituzten erantzukizunei.

Tasa horren subjektu pasiboak tasa jasanaraziko dio arrantza-erosleari.

Jasanarazpena gauzatu beharko da faktura edo antzeko agiriaren bidez; bertan, subjektu pasiboek jasoko dute «Arrantza freskoaren tasa, horren karga-tasa dela...» adierazmoldea.

Kasuan kasuko kuoten jasanarazpena ez da bidezkoa izango, likidazioak ikuskapen-akten ondorio direnean.

La tasa se devengará cuando el buque o embarcación pesquera, la pesca fresca o sus productos inicien su paso por la zona de servicio del puerto.

Los elementos cuantitativos de esta tasa serán:

el valor de mercado de la pesca o de sus productos, el tipo de operación y la intensidad en el uso de las instalaciones portuarias.

La base imponible de esta tasa será el valor de mercado de la pesca o de sus productos, que se determinará de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) El obtenido por su venta en subasta en la lonja del puerto.
- b) Cuando no haya sido subastada o vendida en la lonja del puerto, se determinará por el valor medio obtenido en las subastas de la misma especie realizadas ese mismo día o, en su defecto, en las del último día en que haya habido subasta de la misma especie y características.

Subsidiariamente, se utilizará el precio medio de mercado de la semana anterior acreditado por el órgano competente en la materia.

- c) En el caso de que este precio no pudiera fijarse en la forma determinada en los párrafos anteriores, la Autoridad Portuaria lo fijará teniendo en cuenta las condiciones habituales del mercado.

El tipo de gravamen será, según el tipo de operación y la intensidad en el uso de las instalaciones portuarias, el siguiente:

- a) Con utilización de lonja no concesionada:
 - 1.º A la pesca descargada por vía marítima: el 2,5 por ciento del valor de la base.
 - 2.º A la pesca que accede al recinto portuario por vía terrestre: el 2 por ciento del valor de la base.
- b) Sin uso de lonja:
 - 1.º A la pesca descargada por vía marítima: el 1,5 por ciento del valor de la base.
 - 2.º A la pesca que accede al recinto

Tasa sortuko da arrantza-ontzia edo – itsasontzia, arrantza freskoa edo horren produktuak portuko zerbitzu-gunetik igarotzen hasten direnean.

Tasa hori zenbatzeko osagaiak izango dira:

Arrantzak edo horren produktuek merkatuan duten balioa, eragiketa-mota eta portu-instalazioak erabiltzeko intentsitatea.

Tasa horren zerga-oinarri izango da arrantzak edo horren produktuek merkatuan duten balioa; hori zehaztuko da hurrengo irizpideekin bat etorritz:

- a) Portuko lonjan, enkantearen bidez egindako salmentan lortutako balioa.
- b) Ez denean portuko lonjako enkantera eraman edo bertan saldu, balioa zehaztuko da aintzat hartuta egun berean espezie bereko arrainen gainean egiten den enkanteko batez besteko balioa edo, egun berean enkanterik izan ezean, espezie eta ezaugarri bereko arrainen gaineko azken enkantea zein egunetan egin eta egun horretako balioa.

Modu subsidiarioan, aurreko asteko merkatuko batez besteko prezioa erabiliko da, gaian eskuduna den organoak egiaztatu beharko duela hori.

- c) Prezio hori aurreko idatz-zatietan ezarritakoaren arabera ezin bada zehaztu, Portu Agintaritzak ezarriko du, merkatuko ohiko baldintzak kontuan hartuz.

Karga-tasa hurrengo izango da, eragiketa-motaren eta portu-instalazioak erabiltzeko intentsitatearen arabera:

- a) Emakidarik gabeko lonja erabilita:
 1. Itsasotik deskargatutako arrantzari: Oinarriak duen balioaren ehuneko 2,5. Portu-esparrura lehorretik sartzen den arrantzari: oinarriak duen balioaren ehuneko 2.
- b) Lonja erabili gabe:
 1. Itsasotik deskargatutako arrantzari: Oinarriak duen balioaren ehuneko 1,5. Portu-esparrura lehorretik sartzen den

portuario por vía terrestre:

el 1,25 por ciento del valor de la base.

c) Con utilización de lonja concesionada:

1.º A la pesca descargada por vía marítima:

el 1 por ciento del valor de la base.

2.º A la pesca que accede al recinto portuario por vía terrestre:

el 0,8 por ciento del valor de la base.

Artículo 26. Coeficientes correctores.

Para potenciar la competitividad de los puertos, garantizar el nivel de autofinanciación de cada Autoridad Portuaria y favorecer el ajuste de sus ingresos a las desviaciones de su estructura de costes asociada a las infraestructuras portuarias, respecto de la media del sistema portuario, cada Autoridad Portuaria, en función de su rentabilidad de explotación, aplicará anualmente a las cuotas de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía un coeficiente corrector idéntico para todas ellas entre 0,85 y 1,15, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Entre 1 y 0,85 cuando la media de la rentabilidad anual de la Autoridad Portuaria en los dos últimos ejercicios supere el 7 por ciento.

b) Entre 1 y 0,90 cuando dicha media supere el 6 por ciento y no sea superior al 7 por ciento.

c) Entre uno y 0,95 cuando dicha media supere el 5 por ciento y no sea superior al 6 por ciento.

d) Entre 0,95 y 1,05 cuando dicha media esté entre el 2 por ciento y el 5 por ciento.

e) Entre 1 y 1,05 cuando dicha media sea inferior al 2 por ciento y no sea inferior al 1 por ciento.

f) Entre 1 y 1,10 cuando dicha media sea inferior al 1 por ciento y no sea inferior al 0 por ciento.

g) Entre 1 y 1,15 cuando dicha media sea negativa.

A estos efectos, se entenderá por rentabilidad de explotación anual el cociente entre los resultados de explotación

arrantzari:

oinarriak duen balioaren ehuneko 1,25.

a) Emakida bidezko lonja erabilita:

1. Itsasotik deskargatutako arrantzari:

oinarriak duen balioaren ehuneko 1.

Portu-esparrura lehorretik sartzen den arrantzari:

oinarriak duen balioaren ehuneko 0,8.

26. artikulua. Koefiziente zuzentzaileak.

Portuen lehiakortasuna indartzeko, Portu Agintaritzaren autofinantzaketa-maila bermatzeko eta horien sarrerak bat etortzeko portu-azpiegiturekin zerikusia duten egitura-kostuen desbideratzeekin, portu-sistemaren batez bestekoari dagokionez, Portu Agintaritzaren bakoitzak, ustiatze-errentagarritasunaren arabera, urtero, ontziaren, bidaiarien eta merkatu-gaien tasen inguruko kuotei aplikatuko die koefiziente zuzentzaile berbera, 0,85 eta 1,15 bitartekoa, hurrengo irizpideekin bat etorritik:

a) 1 eta 0,85 bitartean, Portu Agintaritzaren urteko errentagarritasunaren batez bestekoak, azken bi ekitaldietan, ehuneko 7 gainditzen duenean.

b) 1 eta 0,90 bitartean, batez besteko horrek ehuneko 6 gainditzen duenean, ehuneko 7 gainditu gabe.

c) 1 eta 0,95 bitartean, batez besteko horrek ehuneko 5 gainditzen duenean, ehuneko 6 gainditu gabe.

d) 0,95 eta 1,05 bitartean, batez besteko hori ehuneko 2 eta ehuneko 5 artean dagoenean.

e) 1 eta 1,05 bitartean, batez besteko hori ehuneko 2aren azpitik dagoenean, ehuneko 1aren azpitik izan gabe.

f) 1 eta 1,10 bitartean, batez besteko hori ehuneko 1aren azpitik dagoenean, ehuneko 0aren azpitik izan gabe.

g) 1 eta 1,15 bitartean, batez besteko hori negatiboa denean.

Ondore horietarako, urteko ustiatze-errentagarritasuna izango da, ustiatze-emaitzak, horiei gehituta beste ekitaldi

más el importe de los resultados de otros ejercicios de la cuenta de pérdidas y ganancias, y el inmovilizado neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso.

La incorporación de un nuevo activo se prorrateará durante 5 años desde la fecha de adquisición, si se trata de terrenos, y durante 10 años desde la firma del acta de recepción provisional, si es una infraestructura portuaria básica:

dique de abrigo y acceso marítimo.

Como estimación del inmovilizado neto medio del ejercicio deberá tomarse la media aritmética de los valores netos a 1 de enero y a 31 de diciembre.

Estos coeficientes se aprobarán por los Consejos de Administración de cada Autoridad Portuaria, conforme a lo acordado en el correspondiente plan de empresa teniendo en cuenta, entre otros criterios, las necesidades de inversión, el nivel de endeudamiento, la mejora en la eficiencia, la previsible evolución de la demanda y el objetivo anual de rentabilidad definido para cada Autoridad Portuaria.

Artículo 27. Bonificaciones.

Para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma crucerista y logística a nivel internacional.

Con el objeto de adecuar los puertos españoles a las condiciones de competencia internacional de los tráficos marítimos en cada momento, se aplicarán las siguientes bonificaciones:

a) A la cuota de la tasa del buque:

a.1) A los buques de crucero turístico cuyo puerto anterior o posterior al de escala sea un puerto perteneciente a la Unión Europea:

20 por ciento.

a.2) A los buques de crucero turístico cuyo puerto anterior y posterior al de escala sea un puerto perteneciente a la Unión Europea:

30 por ciento.

a.3) A los buques de crucero turístico cuando realicen una escala en un puerto considerado como puerto base:

batzuetako galera-irabazien kontuen zenbatekoak, zatituta ekitaldiko ibilgetu garbiaren batez bestekoarekin, aribideko ibilgetua bazter utzita, lortutako emaitza.

Aktibo berri bat gehitzen bada, 5 urtez lainduko da, eskuratu zen datatik hasita, aktibo hori lurrak badira, eta 10 urtez, behin-behineko onarpen-akta sinatzen denetik, aktibo hori oinarrizko portu-azpiegitura bada:

babes-dikea eta itsas irteera.

Ekitaldiko batez besteko ibilgetu garbiaren zenbatespen gisa kontuan hartu beharko da urtarrilaren 1eko eta abenduaren 31ko balio garbien batez besteko aritmetikoa.

Koefiziente horiek onetsiko dituzte Portu Agintaritzetako Administrazio Kontseiluek, kasuan kasuko enpresa-planean erabakitakoaren arabera, kontuan hartuz, beste irizpide batzuen artean, inbertsio-beharrizanak, zorpetze-maila, efizientziaren hobekuntza, eskariari buruz aurreikus daitekeen bilakaera eta Portu Agintaritza bakoitzak urtero zehaztutako errentagarritasun-helburua.

27. artikulua. Hobariak.

Espainia nazioarteko itsas bidaietarako plataforma eta plataforma logistika gisa indartu eta sendotzeko.

Espainiako portuak edozein unetan itsas trafikoen nazioarteko lehiaren baldintzei egokitzeko xedearekin, hurrengo hobariak aplikatuko dira:

a) Ontziaren tasaren inguruko kuotari:

a.1) Itsas bidaia turistikorako ontziei, horien eskala-portuaren aurreko edo ondorengo portua Europar Batasunekoak denean:

ehuneko 20.

a.2) Itsas bidaia turistikorako ontziei, horien eskala-portuaren aurreko eta ondorengo portua Europar Batasunekoak direnean:

ehuneko 30.

a.3) Itsas bidaia turistikorako ontziei, eskala egiten dutenean egoitza-portutzat hartutako portu batean:

20 por ciento.

a.4) A los buques pertenecientes a una misma compañía de cruceros cuando en conjunto realicen en un puerto al menos 12 escalas como puerto base:

30 por ciento.

Las bonificaciones a las que se refieren los apartados a.1) y a.2) son incompatibles entre sí.

Asimismo serán incompatibles entre sí las bonificaciones previstas en los apartados a.3) y a.4).

b) A la cuota de la tasa de la mercancía:

b.1) A las mercancías en tránsito marítimo internacional:

hasta el 70 por ciento.

b.2) A las mercancías que se embarquen con origen en otro país de la Unión Europea, así como a las que se desembarquen con destino a otro país de la Unión Europea, y sean transportadas en el buque en elementos no rodantes:

hasta el 40 por ciento.

Los parámetros o elementos de cuantificación de esta bonificación en relación con el sujeto pasivo son los siguientes:

1.º Tipo de tráfico aportado.

2.º Volumen de tráfico aportado con evaluación anual en unidades de carga, en número de vehículos o en toneladas de mercancía.

Por orden ministerial y a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, se concretarán las condiciones y escalas necesarias para la aplicación de estas bonificaciones, partiendo de los anteriores elementos esenciales.

Asimismo, se definirán las condiciones para ser considerado puerto base de cruceros y compañía de cruceros.

Para potenciar la intermodalidad.

Con el objeto de fomentar la integración de los puertos en las cadenas logísticas nacionales e internacionales y potenciar el cabotaje comunitario, se aplicarán las

ehuneko 20.

a.4) Itsas bidaietarako konpainia bereko ontzietan, denen artean, gutxienez, 12 eskala egiten dituztenean, egoitza-portutzat hartzen den portu batean:

ehuneko 30.

a.1) eta a.2) idatz-zatiek aipatu hobariak bateraezinak dira euren artean.

Era berean, a.3) eta a.4) idatz-zatietan jasotako hobariak bateraezinak izango dira euren artean.

b) Merkatu-gaien tasaren inguruko kuotari:

b.1) Nazioarteko itsas igarobidean dauden merkatu-gaiei:

ehuneko 70 arte.

b.2) Europar Batasuneko beste herrialde bat jomuga izanik ontziratzen diren merkatu-gaiei, bai eta Europar Batasuneko beste herrialde baterako destinoarekin lehorreratzten diren merkatu-gaiei ere, halakoak ontzian garraiatzen direnean mugikorrek ez diren osagaietan:

ehuneko 40 arte.

Subjektu pasiboari dagokionez, hobari horren zenbatespen-parametro edo -osagaiak hurrengoak dira:

1. Jarritako trafiko-mota.

2. Jarritako trafiko-kopurua, urtero ebaluatuko dela hori, zama-unitateak, ibilgailu-kopurua edo merkatu-gaien tonak kontuan hartuta.

Ministerio-aginduz eta «Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Artezkeriak hala proposatuta, Portu Agintaritzak entzun ondoren, hobari horiek aplikatzeko beharrezko baldintzak, mailaketak eta irizpideak zehaztuko dira, aipatu oinarriko osagaiak abiapuntu.

Era berean, itsas bidaien egoitza-portutzat eta itsas bidaietarako konpainiatzat hartzeko baldintzak zehaztuko dira.

Intermodalitatea indartzeko.

Portuen arteko integrazioa suspertzeko, kate logistiko nazional nahiz nazioartekoetan, eta Europako Erkidegoko kabotajea indartzeko, hurrengo hobariak

siguientes bonificaciones:

a) A la cuota de la tasa del buque:

a.1) A los buques que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea: 20 por ciento.

a.2) A los buques tipo ro-ro que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea: 50 por ciento.

Esta bonificación es incompatible con la definida en la letra anterior.

b) A la cuota de la tasa del pasaje:

a los pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje transportados en buques que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea:

20 por ciento.

c) A la cuota de la tasa de la mercancía:

c.1) A las mercancías con origen en la Unión Europea que se embarquen o desembarquen:

10 por ciento.

c.2) A las mercancías con origen y destino en la Unión Europea, que se embarquen o desembarquen, transportadas en buques que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea:

20 por ciento.

c.3) A las mercancías con origen y destino en la Unión Europea, que se embarquen o desembarquen, transportadas en elementos de transporte rodante en buques tipo ro-ro que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea:

40 por ciento.

c.4) A las mercancías, que se embarquen o desembarquen, que entren o salgan de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario:

20 por ciento.

Las bonificaciones c.1), c.2) y c.3) son incompatibles entre sí.

A estos efectos, se entiende por servicio regular entre puertos de la Unión Europea

aplikatuko dira:

a) Ontziaren tasaren inguruko kuotari:

a.1) Europar Batasuneko portuen artean zerbitzu erregularra ematen duten ontziei: ehuneko 20.

a.2) Europar Batasuneko portuen artean zerbitzu erregularra ematen duten ro-ro ontziei: ehuneko 50.

Hobari hori bateraezina da aurreko idatzatiazian aipatutakoarekin.

b) Bidaiarien tasaren inguruko kuotari:

garraio-araubideko bidaiariei eta bidaia-araubideko ibilgailuei, halakoak garraiatzen direnean zerbitzu erregularra Europar Batasuneko portuen artean ematen duten ontzietan:

ehuneko 20.

c) Merkatu-gaien tasaren inguruko kuotari:

c.1.) Europar Batasunean abiapuntua izanda ontziratzen edo lehorreratzen diren merkatu-gaiei:

ehuneko 10.

c.2) Abiapuntua eta jomuga Europar Batasuna izanda, ontziratzen edo lehorreratzen diren merkatu-gaiei, betiere, halakoak garraiatzen direnean zerbitzu erregularra Europar Batasuneko portuen artean ematen duten ontzietan:

ehuneko 20.

c.3) Abiapuntua eta jomuga Europar Batasuna izanda, ontziratzen edo lehorreratzen diren merkatu-gaiei, betiere, halakoak garraiatzen direnean garraio-osagai mugikorretan, zerbitzu erregularra Europar Batasuneko portuen artean ematen duten ro-ro ontzietan:

ehuneko 40.

c.4) Ontziratutako edo lehorreratutako merkatu-gaiei, halakoek trenbidea erabiltzen dutenean, portuko zerbitzu-gunera sartzeko edo bertatik irteteko: ehuneko 20.

c.1), c.2) eta c.3) hobariak bateraezinak dira euren artean.

Ondore horietarako, Europar Batasuneko portuen arteko zerbitzu erregularra da,

el que se presta por una empresa naviera o por una agrupación de empresas navieras con acuerdos de explotación compartida, a un determinado tipo de tráfico, cuyo itinerario discurre exclusivamente entre puertos de países de la Unión Europea, y con una frecuencia de al menos 24 escalas al año en un mismo puerto.

Para potenciar la captación y consolidación de tráficos en cada puerto.

Cada Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones singulares sobre la cuota líquida correspondiente a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía.

Se entiende por cuota líquida la resultante de aplicar sobre la cuota íntegra las restantes bonificaciones previstas en esta ley.

Los requisitos para su práctica son los siguientes:

a) Sólo podrán gozar de estas bonificaciones los sujetos pasivos con compromisos de tráficos relevantes aprobados en el correspondiente convenio con la Autoridad Portuaria, así como los tráficos considerados en los planes de empresa aprobados para cada Autoridad Portuaria como tráficos sensibles para la economía nacional o regional, o que tengan la condición de prioritarios o estratégicos, de forma que puedan articularse acciones comerciales adecuadas a determinados tipos de tráfico y operaciones en colaboración con el sector privado, y su adaptación a las condiciones de mercado.

b) Los parámetros o elementos de cuantificación en relación con el sujeto pasivo son los siguientes:

1.º Tipo de tráfico aportado.

2.º Volumen de tráfico aportado y su evolución anual medido en unidades de GT, número de escalas, número de pasajeros, toneladas de mercancías, contenedores y vehículos.

c) El importe de la bonificación no podrá superar el 40 por ciento de la cuota líquida de la tasa correspondiente.

d) El plan de empresa de cada Autoridad

empresa ontzi-ustiatzaile batek edo enpresa ontzi-ustiatzaileen elkartzete batek emandakoa, ustiapena elkarren artean banatzeko akordioekin, trafiko-mota jakin bati begira, horren ibilbidea Europar Batasuneko herrialdeetako portuen artean bakarrik egiten dela, eta urtean, gutxienez, 24 eskala eginez portu berean.

Portu bakoitzean trafikoak jasotzea eta sendotzea indartzeko.

Portu Agintaritzaren bakoitzak hobari bereziak aplikatuko ditu, ontziaren, bidaiarien eta merkatu-gaien tasei dagokien kuota-likidoaren gainean.

Kuota likidua da kuota osoari lege honetako gainerako hobariak aplikatu ondoren geratzen dena.

Hobari horiek praktikan jartzeko betekizunak hurrengoak dira:

a) Hobari horiek baliatu ahal izango dituzte soil-soilik trafiko garrantzitsuen gaineko konpromisoa hartu duten subjektu pasiboek, halako trafikoak onetsi direnean Portu Agintaritzarekin egindako kasuan kasuko hitzarmenean, eta Portu Agintaritzaren bakoitzarentzako zein enpresa-plan onetsi eta plan horien arabera nazioko nahiz erregioeko ekonomian eragina duten trafikoek, edo lehentasuneko zatitza edo estrategikotzat hartutako trafikoek, ahalbidetzeagatik trafiko-mota jakin batzuei egokitutako merkataritza-ekintza egokiak eta sektore pribatuarekin elkarlanean aritzearen ondoriozko eragiketarik gauzatzea, eta merkaturiko baldintzei egokitzea.

b) Subjektu pasiboari dagokionez, hobari horren zenbatespen-parametro edo -osagaiak hurrengoak dira:

1. Jarritako trafiko-mota.

2. Ekarrirako trafiko-kopurua eta horrek urtero duen bilakaera, GT unitatean, eskala-kopuruaren, bidaiari-kopuruaren, merkatu-gaien tonen, edukiontzien eta ibilgailuen arabera neurtuta.

c) Hobariaren zenbatekoak ezin izango du gaitutako kasuan kasuko tasaren kuota likidoaren ehuneko 40.

d) Portu Agintaritzaren bakoitzaren enpresa-

Portuaria fajará un límite conjunto para el importe total de las bonificaciones reguladas en el presente apartado, teniendo en cuenta la evolución, características y condicionamientos de la demanda, las características del mercado a nivel internacional y el nivel de rentabilidad de la Autoridad Portuaria, en función de las necesidades de generación de recursos.

Dicho límite consistirá en un porcentaje sobre la recaudación media conjunta por las tasas al buque, al pasaje y a la mercancía de los dos últimos ejercicios.

Este porcentaje no podrá ser superior a un 10 por ciento.

Por orden ministerial y a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, se concretarán las condiciones y escalas necesarias para la aplicación de estas bonificaciones, partiendo de los anteriores elementos esenciales.

Por razón de las circunstancias de alejamiento y de insularidad, se aplicarán las siguientes bonificaciones:

a) A la cuota de la tasa del buque:

a.1) A los buques de pasajeros en régimen de transporte y a los buques de mercancías, que presten un servicio entre puertos de las Islas Baleares, de las Islas Canarias, de Ceuta o de Melilla y los de la Unión Europea:

un 50 por ciento.

En los puertos peninsulares sólo será de aplicación esta bonificación cuando más de la mitad de las toneladas de mercancía cargada y descargada corresponda a mercancía que sea embarcada o desembarcada en los puertos insulares, de Ceuta o de Melilla.

Esta bonificación no será de aplicación en los puertos insulares, de Ceuta y de Melilla, a aquellos buques en los que más de la mitad de la mercancía cargada y descargada lo sea en régimen de tránsito marítimo o transbordo.

a.2) A los buques de pasajeros en régimen de transporte y a los buques de mercancías, que presten un servicio entre

planak baterako muga ezarriko dio paragrafo honetan araututako hobarien zenbateko osoari, kontuan hartuz eskariaren bilakaera, ezaugarriak eta baldintzak, nazioarte-mailako merkatuaren ezaugarriak eta Portu Agintaritzaren errentagarritasun-maila, baliabideak sortzeko beharizanen arabera.

Muga hori izango da ontziaren, bidaiarien eta merkatu-gaien tasengatik azken bi ekitaldietan bildutako guztiaren batez bestekoari ezarriko zaion ehunekoa.

Ehuneko hori ezin da izan ehuneko 10 baino handiagoa.

Ministerio-aginduz eta «Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Artekariak hala proposatuta, Portu Agintaritzak entzun ondoren, hobari horiek aplikatzeko beharrezko baldintzak eta mailaketak zehaztuko dira, aipatu oinarritzko osagaiak abiapuntu.

Urruntasunaren eta uharte-izaeraren ondorioz, hurrengo hobariak aplikatuko dira:

a) Ontziaren tasaren inguruko kuotari:

a.1) Garraio-araubideko bidaiari-ontziei eta merkatu-gaien ontziei, halakoek zerbitzua ematen dutenean Balear Uharteetako, Kanariar Uharteetako, Ceutako eta Melillako portuen eta Europar Batasuneko portuen artean:

ehuneko 50.

Penintsulako portuetan hobari hori aplikatuko da soil-soilik kargatutako eta deskargatutako merkatu-gaien tonen erdia baino gehiago penintsulako portuetan, Ceutako portuan edo Melillako portuan ontziratu edo lehorreratutako merkatu-gaiek osatzen dutenean.

Hobari hori uharteetako, Ceutako eta Melillako portuetan ez zaie aplikatuko kargatutako eta deskargatutako merkatu-gai guztietarik erdia baino gehiago itsas igarobideko araubidean edo ontzitik aldatzeko araubidean daramatzaten ontziei.

a.2) Garraio-araubideko bidaiari-ontziei eta merkatu-gaien ontziei, halakoek zerbitzua ematen dutenean uhartedi bereko portuen

puertos de un mismo archipiélago:
un 80 por ciento.

b) A la cuota de la tasa del pasaje:

b.1) A los pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje entre un puerto de las Islas Baleares, de las Islas Canarias, de Ceuta o de Melilla y uno de la Unión Europea:

un 60 por ciento.

b.2) A los pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje entre puertos de un mismo archipiélago:

un 80 por ciento.

c) A la cuota de la tasa de la mercancía se aplicará una de las siguientes bonificaciones, sin perjuicio de la exención prevista para el tránsito marítimo interinsular:

c.1) A las mercancías transportadas en buques que presten un servicio entre puertos de las Islas Baleares, de las Islas Canarias, de Ceuta o de Melilla y los de la Unión Europea:

un 40 por ciento.

En los puertos peninsulares sólo será de aplicación esta bonificación a la mercancía que tenga origen o destino en los puertos insulares, de Ceuta o de Melilla.

Esta bonificación no será de aplicación en los puertos insulares, de Ceuta y de Melilla, a la mercancía que se encuentre en régimen de tránsito marítimo o transbordo.

c.2) A las mercancías transportadas en buques que presten un servicio entre puertos de un mismo archipiélago:

un 80 por ciento.

c.3) A los envases, embalajes, contenedores, cisternas u otros recipientes o elementos que tengan o no el carácter de perdidos o efímeros y que se utilicen para contener las mercancías en su transporte, así como a los camiones, a los remolques y semirremolques que, como tales elementos de transporte, se embarquen vacíos en puertos de las Islas Baleares, de las Islas

artean:

ehuneko 80.

b) Bidaiarien tasaren inguruko kuotari:

b.1) Balear Uharteetako, Kanariar Uharteetako, Ceutako edo Melillako portuen eta Europar Batasuneko portu baten artean garraio-araubidean dauden bidaiariei eta bidaia-araubidean dauden ibilgailuei:

ehuneko 60.

b.2) Uhartedi bereko portuen artean garraio-araubidean dauden bidaiariei eta bidaia-araubidean dauden ibilgailuei:

ehuneko 80.

c) Merkatu-gaiaren tasaren kuotari hurrengo hobarietako bat aplikatuko zaio, uharteen arteko itsas igarobiderako ezarritako salbuespenari kalterik egin gabe:

c.1) Balear Uharteetako, Kanariar Uharteetako, Ceutako edo Melillako portuen eta Europar Batasuneko portuen artean zerbitzuak zein ontzik eman eta ontzi horiek garraiatzen dituzten merkatu-gaiari:

ehuneko 40.

Penintsulako portuetan hobari hori aplikatuko zaio abiapuntua edo jomuga uharteetako, Ceutako edo Melillako portuetan duen merkatu-gaiari bakarrik. Hobari hori uharteetako, Ceutako eta Melillako portuetan ez zaio aplikatuko itsas igarobideko araubidean edo ontzitik aldatzeko araubidean dagoen merkatu-gaiari.

c.2) Uhartedi bereko portuen artean zein ontzik eman zerbitzua eta ontzi horiek garraiatzen dituzten merkatu-gaiari:

ehuneko 80.

c.3) Garraiatu bitartean merkatu-gaiak jasotzeko erabiltzen diren enbase, enbalaje, edukiontzi, zisterna edo bestelako ontzi nahiz tresna batzuei, halakoak izan daitezkeela galdutzat edo galkortzat jotakoak ala ez, bai eta garraio-osagai diren kamioi, atoi eta erdi-atoierei ere, halakoak merkatu-gairik gabe ontziratzen direnean Balear Uharteetako, Kanariar

Canarias, de Ceuta o de Melilla con destino a puertos de la Unión Europea:

un 70 por ciento.

En los puertos peninsulares será de aplicación esta bonificación a los citados elementos de transporte cuando hayan sido embarcados en los puertos insulares, de Ceuta o de Melilla.

Las bonificaciones por razón de alejamiento e insularidad son incompatibles con las bonificaciones previstas en el apartado 2 de este artículo.

Para incentivar mejores prácticas medioambientales, se aplicarán las siguientes bonificaciones a la cuota de la tasa del buque:

1.^a A los buques que acrediten el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales:

un 3 por ciento.

Dicha acreditación podrá realizarse mediante la adscripción de un buque a un convenio específico para la mejora de las prácticas medioambientales, suscrito entre Puertos del Estado y entidades con personalidad jurídica propia que sean representativas en el ámbito naviero en todo el territorio nacional y que tengan la información y capacidad suficiente para, a través del procedimiento que el propio convenio establezca, coordinar, controlar y verificar por sí mismas, de forma periódica y en todos los puertos de interés general, los buques que cumplan las citadas condiciones.

2.^a A los buques que acrediten haber entregado desechos líquidos del anejo I de MARPOL 73/78, de acuerdo con lo previsto en el artículo 87 de esta ley:

20 euros por cada tonelada entregada con un importe máximo del 10 por ciento del importe de la cantidad resultante una vez aplicadas todas las restantes bonificaciones.

Por orden ministerial y a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, se

Uhartetako, Ceutako edo Melillako portuetan, Europar Batasuneko portuetan izanik jomuga:

ehuneko 70.

Penintsulako portuetan hobari hori aipatu garraio-osagaiei aplikatuko zaie, halakoak uharteetako, Ceutako edo Melillako portuetan ontziratzen direnean:

Urruntasunaren eta uharte-izaeraren ondoriozko hobariak bateraezinak dira artikuluko honetako 2. paragrafoan jaso hobariekin.

Ingurumen-eginera hobeak sustatzeko, hurrengo hobariak aplikatuko zaizkio ontziaren tasaren kuotari:

1. Ingurumena errespetatzeko zenbait baldintza betetzen dituztela egiaztatzen duten ontziei, betiere, ontzi horiek nazioarteko arau eta hitzarmenek ezarri baldintzak hobetzen badituzte:

ehuneko 3.

Egiaztapen hori gauzatu ahal izango da ontzi bat atxikitzeagatik ingurumen-eginerak hobetzeko hitzarmen berezi bati, baldin eta hitzarmen hori izenpetu badute «Estatuko Portuak» erakundeak eta nortasun juridiko propioa duten erakundeek, halakoek, lurralde nazional osoko ontzi-ustiatzaileen ordezkari izanik, behar adinako informazioa eta gaitasuna badute, hitzarmen horrek ezarri prozeduraren bidez, euren kabuz, aldian-aldian eta interes orokorreko portu guztietan, aipatu baldintzak betetzen dituzten ontziak koordinatu, kontrolatu eta egiaztatzeko.

2. Lege honen 87. artikuluan jasotakoarekin bat etorritik, MARPOL 73/78ko I. eranskinen zabor likidoak utzi izana egiaztatzen duten ontziei:

20 euro utzitako tona bakoitzeko, gehieneko moduan ezartzen dela gainerako hobari guztiak aplikatu ondoren geratzen den zenbatekoaren ehuneko 10.

Ministerio-aginduz eta «Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Artezkeriak hala proposatuta, Portu Agintaritzak entzun

determinará el cumplimiento de las condiciones anteriores, así como los criterios necesarios para la aplicación de estas bonificaciones.

Para incrementar la calidad en la prestación de los servicios:

cada Autoridad Portuaria establecerá bonificaciones del tres por ciento a la tasa del buque, cuando la compañía naviera a la que pertenece el buque tenga en vigor una certificación de servicios emitida por una entidad acreditada conforme a la Norma UNE-EN 45011, o aquella que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión de certificados cumpla los requisitos de la misma.

El Ministro de Fomento, a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias y organizaciones representativas de los correspondientes prestadores y usuarios de servicios a nivel nacional, aprobará los manuales de servicio que especifiquen los compromisos de calidad de los servicios que sirven de base para su homologación-certificación y su mejora continua, así como los sistemas de control y verificación de su cumplimiento.

Dichos manuales de servicio podrán ser desarrollados en cada puerto a través de manuales específicos, aprobados por la Autoridad Portuaria y validados por Puertos del Estado una vez comprobado que se ajustan a los compromisos mínimos de calidad y de sistemas de control adoptados para el conjunto del sistema portuario.

La aplicación a una tasa de más de una bonificación se realizará de forma sucesiva y multiplicativa.

SECCIÓN 4.ª TASA POR APROVECHAMIENTO ESPECIAL DEL DOMINIO PÚBLICO EN EL EJERCICIO DE ACTIVIDADES COMERCIALES, INDUSTRIALES Y DE SERVICIOS

Artículo 28. Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el

ondoren, erabakiko da betetzen diren baldintza horiek, bai eta hobari horiek aplikatzeko beharrezko irizpideak ere.

Zerbitzuak emateko orduan kalitatea gehitzeko:

Portu Agintaritzak bakoitzak ehuneko 3ko hobariak ezarriko dizkio ontziaren tasari, ontzi horren konpainia ustiatzaileak indarrean duenean zerbitzu-ziurtagiria, UNE-EN 45011 Arauaren arabera, edo horren ordezkari arauaren arabera, egiaztatutako erakunde batek emandakoa, edo beste erakunde batek emandakoa, baldin eta horrek ziurtagiriak emateko duen sistemak gauzatzen baditu arau horien betekizunak.

Sustapen Ministroak, «Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Artekariak hala proposatuta, Portu Agintaritzak eta nazio-mailako kasuan kasuko zerbitzu-emaileak eta -erabiltzaileak ordezkatzeko dituzten erakundeak entzun ondoren, onetsiko ditu zerbitzuaren gidaliburuak, zehaztuko dituztenak zerbitzuen kalitate-konpromisoak, halakoak oinarri hartuko direla zerbitzu horien homologazio-ziurtagirien ondoreetarako eta zerbitzuok etengabe hobetzeko, bai eta kalitate-konpromiso hori betetzen dela kontrolatu eta egiaztatzeko sistemak ere.

Zerbitzuaren gidaliburu horiek portu bakoitzean gidaliburu zehatzek garatu ahal izango dituzte; gidaliburu zehatz horiek Portu Agintaritzak onetsi eta «Estatuko Portuak» erakundeak balioztatuko ditu, kalitateari eta kontrol-sistemei dagokienez, portu-sistema osoarentzako hartutako gutxieneko konpromisoekin bat datozela egiaztatu ondoren.

Tasa bati hobari bat baino gehiago aplikatu behar bazaio, hori ondoz ondo eta multiplikazioz gauzatuko da.

4. ATALA. MERKATARITZA-, INDUSTRIA-NAHIZ ZERBITZU-JARDUERAK GAUZATZEAN JABARI PUBLIKOA MODU BEREZIAN APROBETXATZEAREN ONDORIOZKO TASA

28. artikulua. Merkataritza-, industria-nahiz zerbitzu-jarduerak gauzatzean

ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

La prestación por terceros de servicios y el ejercicio de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza en el ámbito portuario estará sujeta a autorización o licencia, que devengará la correspondiente tasa a favor de la Autoridad Portuaria.

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

La licencia de prestación de servicios básicos se someterá al procedimiento establecido en el artículo 67 de esta ley.

Será sujeto pasivo de la tasa, el titular de la autorización de actividad, el de la licencia o, en su caso, el titular de la concesión o autorización de ocupación del dominio público, según proceda.

El devengo de la tasa se producirá a partir de la fecha de notificación de la resolución de otorgamiento de la autorización de actividad, de la licencia de prestación del servicio portuario básico o de la concesión o autorización de ocupación del dominio público portuario.

No obstante, en el supuesto de que por ejecución de obras u otras causas justificadas se produjese una demora en el inicio de la actividad, el devengo de la tasa no se producirá hasta el momento en que se inicie la misma.

Los elementos cuantitativos de esta tasa serán el tipo, el volumen de actividad y la utilidad obtenida.

La cuota de la tasa, que deberá garantizar la adecuada explotación del dominio público portuario, se calculará por la Autoridad Portuaria con arreglo a los siguientes criterios y límites:

A) Criterios:

a) En los servicios y actividades de manipulación de carga se establecerá por

jabari publikoa modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasa.

Portu-esparruan, hirugarrenek zerbitzuak emateko eta merkataritza, industria nahiz beste izaera bateko jarduerak gauzatzeko beharrezkoa izango da baimena edo lizentzia, kasuan kasuko tasa sortuko duena Portu Agintaritzaren mesedetan.

Aipatu jarduerak badakarte portuko jabari publikoa okupatzea, ulertuko da jardueraren baimena biltzen dela jabari publikoa okupatzeko kasuan kasuko emakida edo baimenera, kalterik egin gabe bi kontzeptu horiengatik bidezkoak diren tasak galdatzeari.

Oinarrizko zerbitzuak emateko lizentzia lege honen 67. artikulua ezarri prozeduraren mende izango da.

Tasaren subjektu pasiboa izango da, jardueraren baimenaren titularra, lizentziaren titularra edo, hala denean, jabari publikoa okupatzeko emakidaren edo baimenaren titularra, bidezkoa dena kontuan hartuta.

Tasaren sortzapena gauzatzeko da jardueraren baimena, oinarrizko portu-zerbitzua emateko lizentzia edo portuko jabari publikoa okupatzeko emakida edo baimena emateari buruzko ebazpena jakinarazten den datatik aurrera

Hala ere, obrak betearazteagatik edo justifikatutako beste arrazoi batzuegatik jardueraren hasiera atzeratzen bada, tasaren sortzapena ez da gauzatzeko jarduera hori hasi arte.

Tasa hori zenbatzeko osagaiak izango dira tasa, jarduera-kopurua eta lortutako onura.

Tasaren kuotak portuko jabari publikoa modu egokian ustiatzea bermatu beharko du, eta Portu Agintaritzak kalkulatu du hori, hurrengo irizpide eta mugekin bat etorritik:

A) Irizpideak:

a) Zamak manipulatzeko zerbitzu eta jardueretan ezarriko da manipulatu

unidad de carga manipulada, medida en tonelada, contenedor, vehículo o cualquier otra forma de presentación de la mercancía.

- b) En el servicio al pasaje se establecerá por pasajero y vehículo en régimen de pasaje.
- c) En los servicios técnico-náuticos se establecerá por unidad de arqueado bruto (GT) o por servicio prestado.
- d) En el servicio de recogida de desechos procedentes de buques se establecerá por cantidad recogida o servicio prestado.

e) En el resto de servicios y actividades comerciales e industriales portuarias se establecerá por unidad que corresponda o por servicio prestado.

Cuando no sea posible su medición, se establecerá en función del volumen de negocio desarrollado en el puerto.

f) En el caso de actividades no portuarias se establecerá por la unidad que corresponda o en función del volumen de negocio desarrollado en el puerto.

B) Límites:

a) En los casos previstos en los párrafos a), b), c), d) y e) del apartado anterior, la cuantía anual de la tasa no podrá exceder del mayor de los siguientes valores que sean aplicables:

1.º Del 100 por ciento de la tasa por ocupación del dominio público.

2.º De las siguientes cuantías, en función del volumen del tráfico portuario:

Hasta 0,60 euros, por tonelada de granel líquido.

Hasta 0,90 euros, por tonelada de granel sólido.

Hasta 1,20 euros, por tonelada de mercancía general.

Hasta 10,00 euros, por contenedor o unidad de transporte.

Hasta 2,00 euros, por vehículo.

Hasta 1,80 euros, por pasajero.

Hasta 3,00 euros, por vehículo en régimen de pasaje.

3.º Del cinco por ciento del importe neto

zama-unitate bakoitzeko, hori neurtuko dela tonen, edukiontzien edo merkatu-gaia agertzeko beste edozein formaren arabera.

b) Bidaiarien zerbitzuan ezarriko da bidaia-araubidean dagoen bidaiari eta ibilgailu bakoitzeko.

c) Zerbitzu tekniko-nautikoetan ezarriko da tonaje gordineko (GTko) unitate bakoitzeko edo emandako zerbitzu bakoitzeko.

d) Ontziek jaurtitako zaborrak biltzeko zerbitzuan ezarriko da bildutako kopuruaren edo emandako zerbitzuaren arabera.

e) Portuko merkataritza eta industriako gainerako zerbitzu eta jardueretan ezarriko da kasuan kasuko unitatearen arabera edo emandako zerbitzuaren arabera.

Ezin direnean halakoak neurtu, ezarriko da portuan gauzatutako negozio-kopuruaren arabera.

f) Portukoak ez diren jardueren kasuan, ezarriko da kasuan kasuko unitatearen arabera edo portuan gauzatutako negozio-kopuruaren arabera.

B) Mugak:

a) Aurreko letrako a), b), c), d) eta e) idatzatietan jasotako kasuetan, tasaren urteko zenbatekoak ezin izango du gainditu aplikagarriak izango diren hurrengo balioetatik handiena:

1. Jabari publikoa okupatzearen ondoriozko tasaren ehuneko 100.

2. Hurrengo zenbatekoak, portuko trafiko-kopuruaren arabera:

0,60 euro arte, solteko merkatu-gai likidoko tona bakoitzeko.

0,90 euro arte, solteko merkatu-gai solidoko tona bakoitzeko.

1,20 euro arte, merkatu-gai orokorreko tona bakoitzeko.

10,00 euro arte, garraiorako edukiontzi edo unitate bakoitzeko.

2,00 euro arte, ibilgailu bakoitzeko.

1,80 euro arte, bidaiari bakoitzeko.

3,00 euro arte, bidaia-araubidean dagoen ibilgailu bakoitzeko.

3. Negozio-zifrak urtean duen balio

anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización o licencia.

La cuantía de la tasa anual en el caso del párrafo f) no será superior al 7 por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización o licencia.

b) En los casos previstos en los párrafos a), b), c), d) y e) del apartado anterior, la cuantía anual no será inferior al mayor de los siguientes valores que sean aplicables:

1.º Un 20 por ciento de la tasa por ocupación del dominio público.

2.º En el caso de que la tasa se fije en función del volumen de tráfico, no podrá ser inferior a la cuantía de esta tasa aplicable al tráfico o actividad mínima anual establecida en el título habilitante de la ocupación del dominio público.

3.º Cuando la actividad se realice sin ocupación privativa del dominio público, un 1 por ciento del importe neto anual de la cifra de negocio o, en su defecto, del volumen de negocio desarrollado en el puerto al amparo de la autorización o de la licencia.

La cuantía de la tasa anual en el caso del párrafo f) no será inferior al 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 o licencia.

La cuota se fijará en el momento de otorgamiento de la autorización o licencia, de forma que la cuantía anual esté entre estos límites, en función del interés portuario de la actividad y de su influencia en la consolidación y captación de nuevos tráfico, así como del nivel de inversión privada, basándose en unas previsiones razonables de la información económico financiera de la actividad.

Esta cuota no será revisable, sin perjuicio

garbiaren ehuneko 5, edo halakorik izan ezean, portuan baimenaren edo lizentziaren babesean gauzatutako negozio-kopuruaren ehuneko 5.

f) idatz-zatiko kasuan, urteko tasaren zenbatekoa ez da izango negozio-zifrak urtean duen balio garbiaren ehuneko 7 baino handiagoa edo, halakorik izan ezean, portuan baimenaren edo lizentziaren babesean gauzatutako negozio-kopuruaren ehuneko 7 baino handiagoa.

b) Aurreko letrako a), b), c), d) eta e) idatz-zatietan jasotako kasuetan, urteko zenbatekoa ez da izango aplikagarriak izango diren hurrengo balioetatik handiena baino txikiagoa:

1. Jabari publikoa okupatzearen ondoriozko tasaren ehuneko 20.

2. Tasa trafiko-kopuruaren arabera ezartzen bada, muga ezin da izan tasaren zenbatekoa baino txikiagoa, tasa hori denean jabari publikoa okupatzea ahalbidetzen duen tituluan ezarritakoa, urteko gutxieneko trafiko edo jarduerari aplikatzeko.

3. Jarduera gauzatzen denean jabari publikoa modu pribatiboan okupatu gabe, negozio-zifraren urteko zenbateko garbiaren edo, halakorik izan ezean, portuan baimenaren edo lizentziaren babesean gauzatutako negozio-kopuruaren ehuneko 1.

f) idatz-zatiko kasuan, urteko tasaren zenbatekoa ez da izango negozio-zifrak urtean duen balio garbiaren ehuneko 2 baino txikiagoa edo, halakorik izan ezean, portuan baimenaren edo lizentziaren babesean gauzatutako negozio-kopuruaren ehuneko 2 baino txikiagoa.

Kuota ezarriko da baimena edo lizentzia emateko unean, urteko zenbatekoa izan beharko dela aipatu muga horien artean, jarduerak duen portu-interesaren arabera eta jarduera horrek trafiko berriak sendotu eta jasotzeko duen eraginaren arabera, bai eta inbertsio pribatuaren mailaren arabera ere, oinarri harturik jardueraren ekonomia-eta finantza-informazioaren inguruko aurreikuspen arrazoizkoak.

Kuota hori ezin izango da berrikusi, 6.

de su actualización conforme a lo establecido en el apartado 6.

La cuota de la tasa calculada por la Autoridad Portuaria deberá figurar necesariamente en las condiciones de la autorización de actividad, de la licencia de prestación del servicio portuario básico o, en su caso, de la concesión o autorización de ocupación privativa del dominio público.

Cuando la cuota de la tasa no se establezca sobre volumen de negocio, se actualizará anualmente en la misma proporción que la variación interanual experimentada por el Índice General de Precios al Consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre.

Dicha actualización será efectiva a partir del día 1 de enero siguiente.

La tasa será exigible de conformidad con lo establecido en las cláusulas del título habilitante, sin que se pueda establecer un plazo de liquidación superior a un año.

En el supuesto de que la tasa sea exigible por adelantado su cuantía se calculará para el primer ejercicio, sobre las estimaciones efectuadas en relación con el volumen de tráfico o de negocio y, en los ejercicios sucesivos, sobre los datos reales del año anterior.

Cuando la Autoridad Portuaria convoque concursos para el otorgamiento de concesiones o autorizaciones, será de aplicación lo establecido en el apartado 8 del artículo 19.

SECCIÓN 5.ª TASAS POR SERVICIOS

Artículo 29. Tasa por servicios generales.

Tasa suprimida por Ley 31/2007, de 30 de octubre sobre procedimientos de contratación en los sectores de agua, la energía, los transportes y los servicios postales (BOE de 31 de octubre de 2007, núm. 261).

Artículo 30. Tasa por servicio de señalización marítima.

El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización del servicio de señalización marítima definido en el artículo 91 de esta

paragrafoan ezarritakoaren arabera eguneratzeari kalterik egin gabe.

Portu Agintaritzak kalkulaturako tasaren kuota nahitaez jaso behar da jarduerak behar duen baimenaren, oinarritzako portu-zerbitzua emateko lizentziaren edo, hala denean, jabari publikoa modu pribatiboan okupatzeko emakida edo baimenaren baldintzetan.

Tasaren kuota ez denean ezartzen negozio-kopuruaren gainean, urtero eguneratuko da, urte batetik bestera Kontsumoko Prezioen Indize Orokorrak (KPIK) nazio osorako urrian duen aldaketa zein izan eta aldaketa horren arabera proportzioan.

Eguneratzea hurrengo urtarrilaren 1etik aurrera izango da eragingarria.

Ahalbidetze-tituluko klausuletan ezarritakoarekin bat etorritik galdatuko da tasa, ezin izango dela ezarri urtebetetik gorako likidazio-epetik.

Tasa aurretiaz galdatzeko modukoa bada, horren zenbatekoa kalkulatu da, lehenengo ekitaldiari dagokionez, trafiko- edo negozio-kopuruaren inguruan egindako zenbatespenen arabera, eta hurrengo ekitaldiei dagokienez, aurreko urteko benetako datuen arabera.

Portu Agintaritzak lehiaketak deitzen dituztenean, emakidak edo baimenak emateko, 19. artikuluko 8. paragrafoan ezarritakoa aplikatuko da.

5. ATALA. ZERBITZUEN ONDORIOZKO TASAK

29. artikulua. Zerbitzu orokorren ondoriozko tasa.

Tasa hori ezabatu zuen urriaren 30eko 31/2007 Legeak, uraren, energiaren, garraioen eta posta-zerbitzuen sektoreetako kontratazio-prozedurei buruzkoak (2007ko urriaren 31ko EAO, 261. zk.).

30. artikulua. Itsas seinaleetarako zerbitzuaren ondoriozko tasa.

Tasa horren zerga egitate da itsas seinaleetarako zerbitzua, lege honen 91. artikuluan definitu dena, erabiltzea.

ley.

Son sujetos pasivos contribuyentes de esta tasa, con carácter solidario, el propietario del buque o embarcación, el naviero, el consignatario y el capitán o patrón del buque o embarcación.

En puertos, dársenas e instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización, el concesionario será el sustituto del contribuyente, estando obligado a cumplir las prestaciones materiales y formales de la obligación tributaria.

En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte del sustituto, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento.

Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya incurrido el sustituto.

En puertos, dársenas e instalaciones náutico-deportivas en concesión o autorización, el concesionario repercutirá el importe de la tasa en el propietario de la embarcación.

La repercusión deberá efectuarse mediante factura o documento análogo en la que el sujeto pasivo incluirá la expresión "Tasa por servicio de señalización marítima incluida en el precio al tipo de...".

No procederá la repercusión de las cuotas resultantes en los supuestos de liquidación que sean consecuencia de actas de inspección.

El devengo de la tasa se produce cuando el buque o la embarcación comienza a recibir los servicios en aguas jurisdiccionales españolas fuera de la zona de servicio de los puertos.

Los elementos cuantitativos de esta tasa son:

el arqueo bruto del buque, dimensión o unidad de embarcación y la actividad que realiza.

La cuota de la tasa es la siguiente:

a) A los buques mercantes, así como a los pesqueros congeladores y, en general, a

Tasa horren subjektu pasibo zergadunak dira, izaera solidarioarekin, ontziaren edo itsasontziaren jabea, ustiatzailea, kontsignataria eta ontziaren edo itsasontziaren kapitaina edo patroia.

Emakidaren edo baimenaren bidez emandako portu, dartsena eta nautika- eta kirol-instalazioetan, kontsignataria izango da zergadunaren ordezkoa, tributubetebeharraren prestazio material nahiz formalak gauzatzeko betebeharra izango duela.

Ordezkoak bere betebeharrak gauzatzen ez baditu, batez ere, tasa ordaintzen ez badu, Portu Agintaritzak zergadunei galdatu ahal izango die betebeharrak gauzatzea.

Horrek guztiorrek ez die kalterik egingo ordezkooak dituen erantzukizunei.

Emakida edo baimen bidezko portu, dartsena eta nautika- eta kirol-instalazioetan, kontsignatariaok tasaren zenbatekoa jasanaraziko dio itsasontziaren jabeari.

Jasanarazpena gauzatu beharko da faktura edo antzeko agiriaren bidez; bertan, subjektu pasiboek jasoko dute «Itsas seinaleetarako zerbitzuaren ondoriozko tasa preziora bilduta, horren karga-tasa dela...» adierazmoldea.

Kasuan kasuko kuoten jasanarazpena ez da bidezkoa izango, likidazioak ikuskapen-akten ondorio direnean.

Tasa sortzen da ontzia edo itsasontzia zerbitzuak jasotzen hasten denean Espainiako jurisdikzioko uretan, portuetako zerbitzu-gunetik kanpo.

Tasa hori zenbatzeko osagaiak dira:

ontziaren tonaje gordina, itsasontziaren dimentsioa edo unitatea eta gauzatutako jardura.

Tasaren kuota hurrengo da:

a) Merkataritzako ontziei, bai eta arrantza-ontzi izoztaileei eta, orokorrean, kasuan

aquellos buques a los que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque:

0,80 euros por cada 100 GT de arqueo bruto del buque las tres primeras escalas de cada año natural.

b) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de altura o gran altura:

0,25 euros por cada unidad de GT y por año natural.

c) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de bajura o litoral:

12,30 euros por buque o embarcación y por año natural.

d) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora igual o superior a siete metros, que deban estar provistas de licencia de navegación o rol de despacho o dotación de buques:

4,00 euros por cada metro cuadrado resultante del producto de su eslora máxima por su manga máxima y por año natural.

e) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a siete metros, que deban estar provistas de licencia de navegación o rol de despacho o dotación de buques:

10,00 euros por cada metro cuadrado resultante del producto de su eslora máxima por su manga máxima.

El pago de la tasa será exigible:

a) A los buques y embarcaciones incluidos en el párrafo a) del apartado anterior:

en las tres primeras escalas en el año natural en cada puerto en el que entren.

b) A los buques y embarcaciones incluidos en los párrafos b), c) y d) del apartado anterior:

una vez al año, debiendo abonarse la cuantía de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado su puerto base.

En el caso de embarcaciones que no tengan base en el litoral español, abonarán

kasuko ezaugarriengatik ontziaren tasa aplikagarri zaien ontziei ere:

0,80 euro ontziaren tonaje gordinaren 100 GT bakoitzeko, egutegiko urtearen lehenengo hiru eskaletan.

b) Alturako edo altura handiko arrantza-ontzi eta -itsasontziei:

0,25 euro GT unitate bakoitzeko eta egutegiko urte bakoitzeko.

c) Baxurako edo itsasertzeko arrantza-ontzi eta -itsasontziei:

12,30 euro ontzi edo itsasontziko eta egutegiko urte bakoitzeko.

d) Jolas- edo kirol-itsasontziei, halakoek zazpi metro edo gehiagoko luzera izan eta nabigazio-lizentzia edo despatxo- nahiz dotazio-rola izan behar dutenean:

4,00 euro, itsasontziaren gehieneko luzera gehieneko zabalerarekin biderkatu, eta horren emaitzari dagokion metro koadro bakoitzeko eta egutegiko urte bakoitzeko.

e) Jolas- edo kirol-itsasontziei, halakoek zazpi metrotik beherako luzera izan eta nabigazio-lizentzia edo despatxo- nahiz dotazio-rola izan behar dutenean:

10,00 euro, itsasontziaren gehieneko luzera gehieneko zabalerarekin biderkatu, eta horren emaitzari dagokion metro koadro bakoitzeko.

Tasa ordaintzea galdutuko zaie:

a) Aurreko paragrafoko a) idatz-zatira bildutako ontzi eta itsasontziei:

Egutegiko urteko lehenengo hiru eskaletan, sartzen diren portu bakoitzean.

b) Aurreko paragrafoko b), c) eta d) idatz-zatietara bildutako ontzi eta itsasontziei:

urtean behin, tasaren zenbatekoa ordaindu beharko dela ontziaren egoitza-portua zein geografia-gunetan kokatu eta itsas seinaleen ondoretarako gunehori esleituta duen Portu Agintaritzan.

Espainiako itsasertzean egoitzarik ez duten itsasontzien kasuan, egutegiko urtean

en el primer puerto en el que escalen en el año natural el 20 por ciento de la cuota de la tasa, con validez para un período de 10 días.

Dicha cuota nuevamente será exigible por idénticos períodos hasta un máximo del 100 por ciento de la misma en el año natural.

c) A las embarcaciones a que hace referencia el párrafo e) del apartado anterior:

una única vez en el momento de su matriculación.

El importe de la tasa se abonará en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el órgano competente para la matriculación de la embarcación.

El órgano competente para la matriculación de las embarcaciones, despacho de rol de navegación o dotación y para la emisión de los certificados de inspección de las mismas, exigirá como requisito para ello los justificantes de haber abonado la tasa por servicio de señalización marítima.

Las Autoridades Portuarias exigirán la presentación de los justificantes de haber abonado la tasa, debiendo proceder, en caso contrario, a su liquidación.

Las comunidades autónomas, organismos portuarios dependientes o vinculados a éstas y los concesionarios o titulares de autorizaciones de puertos, dársenas e instalaciones portuarias deberán facilitar a la Autoridad Portuaria correspondiente la debida información y suministrar los datos precisos para la liquidación de esta tasa.

Las Autoridades Portuarias y, en su caso, Puertos del Estado, podrán suscribir convenios con las comunidades autónomas y organismos portuarios dependientes o vinculados a éstas para el cobro de esta tasa.

La tasa podrá exigirse en régimen de estimación simplificada en los puertos, dársenas e instalaciones náutico-deportivas en concesión o autorización, salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado.

egindako lehenengo eskalan ordainduko dute tasaren inguruko kuotaren ehuneko 20, horrek 10 eguneko baliozkotasuna izango duela.

Kuota hori berriro ere galdatzeko modukoa izango da, epealdi berdinetarako, egutegiko urtean gehienez ehuneko 100era heldu arte.

c) Aurreko paragrafoko e) idatz-zatiak aipatu dituen itsasontziei:

Behin bakarrik, itsasontzia matrikulatzeko unean.

Tasaren zenbatekoa ordainduko da, itsasontzia matrikulatzeko organo eskuduna zein geografia-gunetan kokatu eta gunehori itsas seinaleen ondoreetarako esleituta duen Portu Agintaritzan.

Itsasontziak matrikulatzeko, nabigazio-rola nahiz dotazio-rola despatxatzeko eta halakoen ikuskapenerako ziurtagiriak emateko organo eskudunak ondore horietarako betekizun gisa galdatuko ditu itsas seinaleetarako zerbitzuaren tasa ordaindu izana justifikatzen duten ziurtagiriak.

Portu Agintaritzek galdatuko dute tasa ordaindu izana justifikatzen duten ziurtagiriak aurkeztea; halakorik aurkeztu ezean, tasa horiek likidatu beharko dituzte.

Autonomia-erkidegoek, horien mendeko edo horiei lotutako portu-erakundeek eta portu, dartsena eta portu-instalazioen gaineko emakidadunek edo baimenen titularrek kasuan kasuko Portu Agintaritzari eman beharko dizkiote tasa hori likidatzeko behar bezalako informazioa eta behar diren datu zehatzak.

Portu Agintaritzek eta, hala denean, «Estatuko Portuak» erakundeak hitzarmenak egin ahal izango dituzte tasa hori kobratzeko, autonomia-erkidegoekin eta horien mendeko edo horiei lotutako portu-erakundeekin.

Tasa galdatu ahal izango da zenbatespen erraztuaren araubidearekin bat etorritz, emakida edo baimen bidezko portu, dartsena eta nautika- eta kirol-instalazioetan, salbu eta emakidadunak

La cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización tomando en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada.

Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 20 por ciento en el importe de la cuota tributaria.

CAPÍTULO V

De los precios privados por servicios prestados por las Autoridades Portuarias

Artículo 31. Tarifas por servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias.

Las Autoridades Portuarias exigirán por los servicios comerciales que presten en régimen de concurrencia el pago de las correspondientes tarifas.

Estas tarifas tendrán el carácter de precios privados y deberán contribuir a lograr el objetivo de autofinanciación, evitar prácticas abusivas en relación con los tráficos cautivos, así como actuaciones discriminatorias y otras análogas.

Estas tarifas no podrán ser inferiores al coste del servicio y deberán atender al cumplimiento de los objetivos fijados en el plan de empresa.

El Consejo de Administración de cada Autoridad Portuaria aprobará libremente sus tarifas, que serán comunicadas a Puertos del Estado.

Excepcionalmente, en el marco de los planes de empresa se podrán acordar tarifas inferiores al coste del servicio en tanto subsistan supuestos de subactividad en ausencia de iniciativa privada.

Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, aprobará los criterios analíticos de los costes correspondientes a los servicios comerciales.

Artículo 32. Exigibilidad de las tarifas.

Las tarifas serán exigibles desde que se solicite la prestación del servicio.

edo baimendunak horri esanbidez uko egiten dionean.

Tributu-kuota ezarriko da emakida edo baimen bakoitzari begira, kontuan hartuz azken bi urteetako emakida- edo baimen-trafikoaren estatistika-datuak; aldian-aldian oso-osoko likidazioa egingo da zenbatetsitako okupazioaren arabera zenbatekoan.

Araubide hori onartzen dutenek tributu-kuotaren zenbatekoan ehuneko 20ko hoberia izango dute.

V. KAPITULUA

Prezio pribatuak, Portu Agintaritzek emandako zerbitzuengatik

31. artikulua. Tarifak, Portu Agintaritzek emandako merkataritza-zerbitzuengatik.

Portu Agintaritzek kasuan kasuko tarifak ordaintzea galdatuko dute lehia-araubidean emandako merkataritza-zerbitzuengatik.

Tarifa horiek prezio pribatuen izaera izango dute, eta lagungarri izan beharko dute helburu bezala lortzeko autofinantzaketa, trafiko gatibuei begira abusuzko eginerak saihestea, bai eta bereizkeriazko edo antzeko beste eginera batzuk saihestea ere.

Tarifa horiek ezin dira izan zerbitzu-kostua baino txikiagoak, eta enpresa-planean ezarritako helburuak betetzera bideratuko dira.

Portu Agintaritza bakoitzeko Administrazio Kontseiluak askatasunez onetsiko ditu bere tarifak, «Estatuko Portuak» erakundeari komunikatuko dizkiola horiek.

Salbuespenez, enpresa-planen esparruan, zerbitzu-kostua baino tarifa txikiagoak akordatu ahal izango dira, ekimen pribaturik ezean azpijarduerako kasuek irauten duten bitartean.

«Estatuko Portuak» erakundeak, Portu Agintaritzak entzun ostean, merkataritza-zerbitzuen kasuan kasuko kostuen irizpide analitikoak onetsiko ditu.

32. artikulua. Tarifak galdatzea.

Tarifak galdatzeko modukoak izango dira zerbitzua ematea eskatzen denetik.

El plazo máximo para hacer efectivas las deudas originadas por la aplicación de las tarifas será de 20 días naturales desde la fecha de notificación de las facturas correspondientes.

En el supuesto de que el último día del plazo de pago fuera festivo, dicho plazo vencerá en el inmediato hábil posterior.

Una vez transcurrido el plazo de pago establecido en el presente artículo sin que la deuda haya sido satisfecha, la Autoridad Portuaria certificará por medio del Director dicha circunstancia y lo notificará al obligado al pago.

La cantidad adeudada devengará el interés legal del dinero vigente incrementado en cuatro puntos, durante el período en que se haya incurrido en mora.

No obstante, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá graduar el devengo de intereses y dispensar su exigencia.

El certificado así emitido tendrá la consideración de título ejecutivo a los efectos de la acción ejecutiva, conforme a lo dispuesto en el artículo 517 de la Ley 1/2000, de 2 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

La falta de pago de los intereses devengados durante el período en que se haya incurrido en mora, habilitará igualmente a la Autoridad Portuaria para el ejercicio de la acción ejecutiva en la forma y en el plazo previsto en la presente disposición.

Artículo 33. Prescripción.

La acción para exigir el pago de las tarifas por servicios prestados directamente por las Autoridades Portuarias prescribe a los cinco años de la prestación del servicio de que se trate.

Artículo 34. Suspensión del servicio.

El impago reiterado del servicio prestado facultará a la Autoridad Portuaria para suspender temporalmente su prestación al deudor, previo requerimiento a éste.

Tarifak aplikatzearen ondorioz sortutako zorrak ordaintzeko gehieneko epea egutegiko 20 egunekoa izango da, kasuan kasuko fakturak jakinarazten diren datatik.

Ordainketarako epearen azken eguna jaieguna izanez gero, epe hori mugaeguneratuko da hurrengo egun baliodunean.

Artikulu honetan ezarri ordainketa-epea igaro ondoren, zorra ez bada ordaindu, Portu Agintaritzak Zuzendariaren bidez ziurtatuko du inguruabar hori, eta hala jakinaraziko dio ordainketaren betebehardunari.

Zor den zenbatekoak sortuko du berandutza-epealdian indarrean dagoen diruaren legezko korritua, lau puntuan gehituta.

Hala ere, Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak kasu bakoitzaren inguruabarrak aintzat hartuta, korrituen sortzapena mailakatu eta horiek ordaintzeko betebeharra kendu ahal izango du.

Modu horretara emandako ziurtagiriak titulu betearazlearen izaera izango du akzio betearazlearen ondoreetarako, urtarilaren 2ko 1/2000 Legeak, Prozedura Zibilar buruzkoak, 517. artikuluan xedatutakoarekin bat etorritik.

Berandutza-epealdian zehar sortutako korrituak ordaintzen ez badira, Portu Agintaritzak ahalmena izango du akzio betearazlea egikaritzeko, xedapen honetan ezarri moduan eta epean.

33. artikulua. Preskripzioa.

Portu Agintaritzek zuzenean emandako zerbitzuengatik tarifak galdatzeko akzioa preskribatzen da kasuan kasuko zerbitzua eman eta bost urtera.

34. artikulua. Zerbitzua etetea.

Emandako zerbitzua behin eta berriro ordaindu gabe uzten bada, Portu Agintaritzak ahalmena izango du, zordunari aldi batean zerbitzua eteteko, aldeztu aurretik horri agindeia eginez.

En el requerimiento, la Autoridad Portuaria deberá advertir expresamente que, de no efectuarse el pago de la factura en el plazo fijado en el mismo, procederá a suspender temporalmente la prestación del servicio de que se trate.

La suspensión temporal de la prestación del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o garantice suficientemente la deuda que generó la propia suspensión.

La Autoridad Portuaria podrá exigir un depósito previo o la constitución de avales, así como emitir facturas a cuenta, con el objeto de garantizar el cobro del importe de las tarifas por los servicios comerciales que le sean solicitados, sin perjuicio del importe final resultante.

Artículo 35. Reclamación previa a la vía judicial civil.

Contra las liquidaciones de tarifas por servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias procederá la reclamación previa al ejercicio de acciones civiles que deberá interponerse ante el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de que se trate.

El plazo para resolver la reclamación será de tres meses desde su interposición.

Transcurrido dicho plazo sin haber notificado resolución expresa, podrá entenderse desestimada.

La interposición de reclamación previa no suspenderá la obligación de efectuar el pago de la factura en el plazo previsto en el artículo anterior.

TÍTULO II

Régimen de planificación, presupuestario, tributario, de funcionamiento y de control

CAPÍTULO I

Régimen de planificación de los puertos de interés general

Artículo 36. Instrumentos de planificación.

De acuerdo con la política económica y de transportes del Gobierno, el Ministerio de

Agindeian, Portu Agintaritzak esanbidez ohartarazi beharko du, fakturako ordainketa bertan ezarritako epean egin ezean, kasuan kasuko zerbitzu-ematea eten egingo duela aldi baterako.

Zerbitzu-ematearen aldi baterako eteteak iraungo du ordainketa egin arte edo etete hori eragin zuen zorra behar adina bermatu arte.

Portu Agintaritzak galdatu ahal izango du aldez aurreko gordailua egitea edo abalak eratztea, bai eta konturako fakturak ematea ere, eskatzen zaizkion merkataritza-zerbitzuak direla eta, tarifen zenbatekoen kobrantza bermatzeko xedearekin, zerbitzu-ematearen ondoriozko azken zenbatekoari kalterik egin gabe.

35. artikulua. Bide judicial zibilaren aurretiazko erreklamazioa.

Portu Agintaritzaren merkataritza-zerbitzuen ondoriozko tarifa-likidazioen aurka bidezkoa izango da akzio zibilak egikaritu aurreko erreklamazioa, egin beharko dena kasuan kasuko Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluan.

Erreklamazio hori ebazteko epea hiru hilabetekoa izango da, egiten denetik zenbatzen hasita.

Epe hori igarotzen bada esanbidezko ebazpenik jakinarazi gabe, erreklamazioari gaitziritzia eman zaiola ulertu ahal izango da.

Aurretiazko erreklamazioa egiteak ez du etengo fakturako ordainketa egiteko betebeharra, aurreko artikuluan ezarri epean.

II. TITULUA

Plangintza-, aurrekontu-, tributujardunbide- eta kontrol-araubidea

I. KAPITULUA

Interes orokorreko portuen plangintza-araubidea

36. artikulua. Plangintza-tresnak.

Gobernuaren ekonomia- eta garraio-politikarekin bat etorritik, Sustapen

Fomento aprobará el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales de gestión técnicos, económicos, financieros y de recursos humanos del conjunto del sistema portuario estatal.

A tal fin, Puertos del Estado en colaboración con las Autoridades Portuarias elaborará el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, que será ratificado por el Consejo Rector y remitido al Ministro de Fomento para su aprobación.

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias habrán de sujetarse a los objetivos generales incluidos en el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, que será ejecutado a través de los planes de empresa y podrá ser desarrollado por medio de planes estratégicos y planes directores.

Las Autoridades Portuarias elaborarán los proyectos de los planes directores y de empresa, cuyo contenido será acordado con Puertos del Estado.

En el caso de que no se alcance acuerdo, corresponderá al Ministro de Fomento resolver la discrepancia.

Una vez acordados, dichos planes serán ratificados por el Consejo Rector de Puertos del Estado y por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

La modificación de estos planes requerirá el mismo procedimiento establecido en los apartados anteriores.

A través de los instrumentos de planificación previstos en esta ley se deberán favorecer las medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de los servicios portuarios.

Las comunidades autónomas podrán transmitir al ente público Puertos del Estado un resumen de los objetivos de desarrollo regional establecidos por la comunidad autónoma, que puedan tener incidencia en la actividad portuaria, con el objeto de que dicha información pueda ser tomada en consideración a la hora de la definición de los objetivos del conjunto del

Ministerioak onetsiko ditu estatuaren portu-sistema osoaren garapen estrategikorako eredua, jarduteko irizpideak, bai eta kudeaketa teknikorako, ekonomia- eta finantza-kudeaketarako eta giza baliabideen kudeaketarako helburu orokorrak ere.

Horretarako, «Estatuko Portuak» erakundeak, Portu Agintaritzekin elkarlanean arituz, interes orokorreko portu-sistemaren esparru estrategikoa egingo du, Kontseilu Artezkariak berretsiko duena eta Sustapen Ministroari igorriko zaiona, onets dezan.

«Estatuko Portuak» erakundea eta Portu Agintaritzak interes orokorreko portu-sistemaren esparru estrategikora bildutako helburu orokorren mende izango dira; esparru estrategiko hori betearaziko da enpresa-planen bidez, eta garatu ahal izango da plan estrategiko eta plan zuzentzaileen bidez.

Portu Agintaritzek egingo dituzte plan zuzentzaileen eta enpresa-planen proiektuak; horien edukia «Estatuko Portuak» erakundearekin akordatu da.

Akordiorik lortu ezean, Sustapen Ministroak ebatziko du desadostasuna.

Behin akordatuta, plan horiek berretsiko dituzte «Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Artezkariak eta Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak.

Plan horiek aldarazi ahal izateko aurreko idatz-zatietan ezarritako prozedurari jarraituko zaio.

Lege honetan jaso plangintza-tresnen bidez bultzatu beharko dira lehia sustatzeko neurriak portu-zerbitzuak emateko orduan.

Autonomia-erkidegoek «Estatuko Portuak» erakunde publikoari bidali ahal izango diote autonomia-erkidegoak erregio-garapenerako ezarri helburuen laburpena, helburu horiek eragina izan dezaketenean portuko jardueran. Informazio hori bidaltzearen xedea da berau kontuan hartzea estatuaren portu-sistema osoaren eta Portu Agintaritzen helburuak

sistema portuario estatal, y de las Autoridades Portuarias, de acuerdo con los mecanismos previstos en esta ley, a cuyo efecto Puertos del Estado les dará traslado de las propuestas de los diferentes planes de las autoridades portuarias localizadas en su ámbito territorial.

Artículo 37. Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria.

Con el fin de establecer el modelo de desarrollo y la posición estratégica de la Autoridad Portuaria, ésta podrá elaborar un plan estratégico que contemple los puertos de su competencia, que incluirá, al menos, un análisis y diagnóstico de la situación actual, la definición de las líneas y objetivos estratégicos, los criterios de actuación y el plan de acción.

El plan estratégico, en su caso, deberá actualizarse siempre que se apruebe un nuevo Marco Estratégico del sistema portuario o se produzcan cambios sustanciales que condicionen o alteren su contenido.

Artículo 38. Plan Director de Infraestructuras del Puerto.

La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal, la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura de uno existente, que alteren significativamente su configuración, requerirá la previa aprobación del Plan Director de Infraestructuras del Puerto.

El proyecto de Plan Director de Infraestructuras será elaborado por la Autoridad Portuaria e incluirá:

la definición de las necesidades de desarrollo de un puerto durante un horizonte temporal de, al menos, 10 años, la determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y selección de la más óptima, estudios de impacto ambiental que procedan, previsión de desarrollo por fases, valoración y recursos, análisis financiero y de rentabilidad, y análisis de accesos terrestres.

La aprobación del Plan Director de Infraestructuras que tenga como objeto la construcción de un nuevo puerto

zehaztean, lege honetan ezarri mekanismoekin bat etorriz; ondore horietarako, «Estatuko Portuak» erakundeak bere lurralde-esparruko Portu Agintaritzen plan desberdinek egindako proposamenen berri emango die.

37. artikulua. Portu Agintaritzaren Plan Estrategikoa.

Portu Agintaritzaren garapen-eredua eta estrategia ezartzeko helburuarekin, Portu Agintaritzak bere eskumeneko portuak jasoko dituen plan estrategikoa egin ahal izango du, bertara bilduko direla, gutxienez, eguneratutako egoeraren azterketa eta diagnostikoa, ildo eta helburu estrategikoen zehaztasuna, jardute-irizpideak eta ekintza-plana.

Plan estrategikoa, hala denean, eguneratu beharko da portu-sistemaren Esparru Estrategiko berria onesten den bakoitzean edo horren edukia baldintzatzen edo aldatzen duten funtsezko aldaketak gauzatzen direnean.

38. artikulua. Portuko Azpiegituren Plan Zuzentzailea.

Estatuaren titulartasuneko portu berri bat eraikitzeko, izan baden portu bat hedatzeko edo bertan azpiegitura-obrak egiteko, obra horiek portuaren egitura nabarmen aldatzen dutenean, alde zuzenetik Portuko Azpiegituren Plan Zuzentzailea onetsi beharko da.

Portu Agintaritzak egingo du Azpiegituren Plan Zuzentzailearen proiektua eta horretara bilduko dira:

portu baten garapen-beharrizanen zehaztasuna, gutxienez, 10 urteko denbora-tartean, garapenerako aukera desberdinen zehaztasuna, aukera horietariko bakoitzaren azterketa eta denentzat onenaren hautaketa, ingurumenaren gaineko eraginari buruz bidezkoak diren azterketak, faseen arabera garapenaren aurreikuspena, balorazioa eta baliabideak, finantza- eta errentagarritasun-azterketa, eta lehorreko sarbideen azterketak.

Azpiegituren Plan Zuzentzaileak xede duenean portu berri bat eraikitzea, plan hori onetsiko du Sustapen Ministroak,

corresponderá al Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado.

Previa a su aprobación y una vez realizada la tramitación ambiental que corresponda por las Autoridades Portuarias, se elevará por Puertos del Estado al Ministerio de Medio Ambiente para la evaluación de impacto ambiental, cuando proceda.

Asimismo, y previa su aprobación, se dará audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

La ejecución de las obras previstas en un Plan Director de Infraestructuras requerirá, en su caso, la modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, de acuerdo con lo previsto en el artículo 97 de esta ley.

Artículo 39. Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria.

El proyecto de Plan de Empresa será elaborado anualmente por la Autoridad Portuaria, de acuerdo con los objetivos definidos, en su caso, en los instrumentos de planificación plurianual que deberán ajustarse a la política económica del Gobierno.

Dicho plan deberá contener, como mínimo: un diagnóstico de situación, las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financieras, los objetivos de gestión, la estructura de personal y oferta de empleo, la evolución de los ratios de gestión, la programación financiera, la programación de inversiones públicas, la estimación de inversiones privadas, el objetivo anual de rentabilidad, el coeficiente corrector a que se refiere el artículo 26 de esta ley, el porcentaje de facturación a efectos de determinación de bonificaciones para potenciar la captación y consolidación de tráfico en cada puerto previsto en el artículo 27.3 y el porcentaje a que hace referencia el artículo 29.5 para la determinación de la cuota de la tasa por servicios generales.

La programación de inversiones públicas incluirá las inversiones materiales, inmateriales y financieras que tengan anualidad en el año a que se refiere el Plan

«Estatuko Portuak» erakundeak hala proposatuta.

Plan hori onetsi aurretik eta Portu Agintaritzek egoki den ingurumen-izapidea gauzatuta, «Estatuko Portuak» erakundeak Ingurumen Ministerioari igorriko dio plan hori, ingurumenaren gaineko eragina ebaluatze aldera, bidezkoa denean.

Era berean, eta plan hori onetsi aurretik, autonomia-erkidegoan lurralde-antolaketaren gaian eskumena duen agintaritza entzungo da.

Azpiegituren Plan Zuzentzaile batean jasotako obren betearazpenak eragingo du, hala denean, Portu Eremuak Erabiltzeko Plana aldaraztea, lege honen 97. artikuluan ezarritakoarekin bat etorritz.

39. artikulua. Portu Agintaritzaren Enpresa Plana.

Enpresa Planaren proiektua urtero egingo du Portu Agintaritzak, hala denean, urte anitzeko plangintza-tresnetan zehaztutako helburuekin bat etorritz, betiere, plangintza-tresna horiek bat egiten badute Gobernuaren ekonomia-politikarekin.

Plan horrek, gutxienez, jaso beharko du: egoeraren diagnostikoa, portu-trafikoaren aurreikuspenak, ekonomia- eta finantza-aurreikuspenak, kudeaketa-helburuak, langileen egitura eta enplegu-eskaintza, kudeaketa-ratioen bilakaera, finantza-programazioa, inbertsio publikoen programazioa, inbertsio pribatuen zenbatespena, urteko errentagarritasun-helburua, lege honen 26. artikulua aipatu duen koefiziente zuzentzailea, portu bakoitzean trafikoak jaso eta sendotzea indartzeko hobariak zehazte aldera 27.3 artikuluan jaso den fakturazio-ehunekoa eta zerbitzu orokorren ondoriozko tasaren kuota zehazteko 29.5 artikulua aipatu ehunekoa.

Inbertsio publikoen programaziora bilduko dira inbertsio materialak, inmaterialak eta finantza-izaerakoak, halakoek urteko iraupena dutenean, Enpresa Planak ezarri

de Empresa o en el período asociado al plan de actuación plurianual considerado, con el correspondiente reparto de anualidades que requiera el proyecto.

Deberán realizarse los correspondientes estudios de rentabilidad económico-financiera y, en su caso, la evaluación de impacto ambiental, en aquellas actuaciones incluidas en la programación de inversiones públicas que sean relevantes, siguiendo para ello los criterios establecidos en la legislación vigente y en las directrices que establezca Puertos del Estado.

CAPÍTULO II

Régimen presupuestario

Artículo 40. Régimen jurídico.

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias se regirán en materia presupuestaria por lo dispuesto en esta ley y en las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que les resulten de aplicación.

Artículo 41. Presupuestos y programas consolidados.

Puertos del Estado elaborará anualmente, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 87 y 88 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, los Presupuestos de Explotación y de Capital y el Programa de Actuación Plurianual consolidados del sistema portuario de titularidad estatal que, una vez aprobados por el Consejo Rector de Puertos del Estado, serán remitidos al Ministerio de Fomento para su tramitación en la forma establecida en el artículo 89 del citado texto refundido e integración en los Presupuestos Generales del Estado.

Los presupuestos y el programa de actuación consolidados del sistema portuario de titularidad estatal integrarán los presupuestos y programas individuales de las Autoridades Portuarias y del ente público Puertos del Estado, y habrán de sujetarse a las disposiciones que, en su caso, sean de aplicación de la Ley 18/2001, de 12 de diciembre, General de Estabilidad Presupuestaria, así como a los criterios y

urtean edo kontuan hartutako urte anitzeko jardute-planera egokitutako epealdian; programazio horrek proiektuak behar dituen urte-kopuru guztiak banatuko ditu.

Ekonomia- eta finantza-errentagarritasuneko kasuan kasuko azterketak egin beharko dira, eta, hala denean, ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazioa, inbertsio publikoen programazioetara bildutako jardueretan, inbertsio horiek garrantzitsuak direnean; ebaluazio hori egiteko kontuan hartuko dira indarreko legerian ezarritako irizpideak eta «Estatuko Portuak» erakundeak ezarritako jarraibideak.

II. KAPITULUA

Aurrekontu-araubidea

40. artikulua. Araubide juridikoa.

Aurrekontuen gaian, «Estatuko Portuak» erakunde eta Portu Agintaritzak arautuko dira lege honetan xedatutakoaren arabera eta Aurrekontuei buruzko Lege Orokorreko xedapenetatik aplikagarri zaizkietan ezarritakoaren arabera.

41. artikulua. Bateratutako aurrekontu eta programak.

«Estatuko Portuak» erakundeak urtero egingo ditu, Aurrekontuei buruzko Lege Orokorren testu bategineko 87 eta 88. artikuluetan xedatutakoarekin bat etorritik, estatuaren titulartasuneko portu-sistemaren ustiatze- eta kapital-aurrekontuak eta urte anitzeko jardute-programa bateratuak; aurrekontu eta programa horiek «Estatuko Portuak» erakunde Kontseilu Artezkeriak onetsi ondoren, Sustapen Ministerioari bidaliko zaizkio, aipatu testu bategineko 89. artikulua ezarri formaren arabera izapidetu eta estatuko Aurrekontu Orokorretara bil daitezten.

Estatuaren titulartasuneko portu-sistemaren aurrekontu eta jardute-programa bateratuek osatuko dituzte Portu Agintaritzen eta «Estatuko Portuak» erakundearen banakako aurrekontu eta programak, eta aurrekontu eta jardute-programa horiek bat etorri beharko dira Aurrekontuen Egonkortasunerako abenduaren 12ko 18/2001 Lege Orokorren xedapenekin, halakoak

directrices de la política presupuestaria del Gobierno.

Para esta consolidación se respetarán íntegramente los planes de empresa aprobados para cada Autoridad Portuaria.

Las variaciones de los presupuestos de explotación y capital consolidados se ajustarán a lo previsto en el artículo 90.2 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, y se tramitarán a propuesta de Puertos del Estado.

Cuando no concurren las previsiones a que se refiere dicho artículo, las modificaciones del presupuesto de explotación o del presupuesto de adquisiciones de inmovilizado que incrementen las cuantías totales de dichos presupuestos consolidados serán aprobadas por el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado.

En los demás casos, la variación de las dotaciones presupuestarias será autorizada por Puertos del Estado.

Artículo 42. Presupuestos y programas individuales.

Las Autoridades Portuarias aprobarán cada año los proyectos de presupuestos de explotación y capital y de programa de actuación plurianual individuales, que se ajustarán a las previsiones económico-financieras y a la programación financiera y de inversiones acordadas con Puertos del Estado en el marco de los respectivos planes de empresa.

En la elaboración de dichos proyectos las Autoridades Portuarias habrán de sujetarse a los objetivos generales que establezca Puertos del Estado.

Dichos proyectos serán remitidos a Puertos del Estado para su aprobación con carácter previo e integración, junto con los individuales de Puertos del Estado, en los presupuestos y programas consolidados.

Por el Ministerio de Hacienda se establecerá la información complementaria que junto a dichos proyectos deberá ser tramitada a la Dirección General de

aplikagarri zaizkienean, bai eta Gobernuaren aurrekontu-politikaren irizpide eta jarraibideekin ere.

Bateratze horretarako erabat errespetatuko dira Portu Agintaritza bakoitzak onetsitako enpresa-planak.

Bateratutako ustiatze- eta kapital-aurrekontuetako aldaketak bat etorriko dira Aurrekontuei buruzko Lege Orokorraren testu bategineko 90.2 artikuluan ezarritakoarekin, eta izapidetuko dira «Estatuko Portuak» erakundeak hala proposatuta.

Artikulu horrek aipatu xedapenak betetzen ez direnean, ustiatze-aurrekontuaren edo ibilgetua eskuratzeko aurrekontuaren aldarazpenak Sustapen Ministroak onetsiko ditu, «Estatuko Portuak» erakundeak hala proposatuta, aldarazpenok bateratutako aurrekontu horien zenbateko osoak gehitzen dituztenean.

Gainerako kasuetan, aurrekontu-zuzkiduren aldaketa «Estatuko Portuak» erakundeak baimenduko du.

42. artikulua. Banakako aurrekontu eta programak.

Portu Agintaritzek urtero onetsiko dituzte ustiatze- eta kapital-aurrekontuen eta urte anitzeko jardute-programen banakako proiektuak, bat etorriko direnak kasuan kasuko enpresa-planen esparruan «Estatuko Portuak» erakundearekin akordatutako ekonomia- eta finantza-aurreikuspenekin eta finantza- eta inbertsio-programazioarekin.

Proiektu horiek egitean, Portu Agintaritzek bete beharko dituzte «Estatuko Portuak» erakundeak ezarri helburu orokorrak.

Proiektu horiek «Estatuko Portuak» erakundeari igorriko zaizkio aurretiaz onetsi eta bateratutako aurrekontu eta programetara bil ditzan, «Estatuko Portuak» erakundearen banakako proiektuekin batera.

Ekonomia Ministerioaren bidez informazio osagarria ezarriko da, proiektu horiekin batera Aurrekontuen Zuzendaritza Nagusira bidali beharko dena.

Presupuestos.

Cuando a nivel consolidado no concurren las previsiones a que se refiere el artículo 90.2 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, serán aprobadas por los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias o por el Consejo Rector de Puertos del Estado, según corresponda, las modificaciones internas de los presupuestos individuales de explotación o capital que no incrementen sus respectivas cuantías totales.

De estas modificaciones se informará a Puertos del Estado.

No obstante, cuando las modificaciones internas representen incremento de los gastos de personal o afecten a la programación de inversiones, deberán ser aprobadas por Puertos del Estado.

Las modificaciones de los presupuestos individuales de los organismos públicos portuarios por reasignaciones de dotaciones presupuestarias entre los mismos que no incrementen la cuantía total de los presupuestos consolidados, serán aprobadas por Puertos del Estado.

CAPÍTULO III

Régimen contable

Artículo 43. Régimen contable.

Los organismos públicos portuarios ajustarán su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio, a las del Plan General de Contabilidad y a las demás que sean de aplicación.

La adaptación sectorial se ajustará a lo dispuesto reglamentariamente.

Para garantizar la necesaria homogeneidad contable, en el marco de la normativa prevista en el párrafo anterior, Puertos del Estado establecerá directrices relativas a los criterios valorativos, así como a la estructura y normas de elaboración de las cuentas anuales, que deberán ser aplicados por las Autoridades Portuarias.

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

Bateratzea gauzatu ondoren, Aurrekontuei buruzko Lege Orokorren testu bateginaren 90.2 artikuluko aurreikuspenak betetzen ez direnean, Portu Agintaritzetako Administrazio Kontseiluek edo «Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Artekariak onetsiko ditu, kasuaren arabera, ustiatze- eta kapital-aurrekontuen banakako aurrekontuen barne aldarazpenak, aurrekontu horiek ez dutenean gehitzen euren zenbateko osoak. Aldarazpen horien berri emango zaio «Estatuko Portuak» erakundeari.

Hala ere, «Estatuko Portuak» erakundeak onetsiko ditu barne aldarazpenak, halakoek oinarri dutenean langileen gastuek izandako igoera edo halakoek inbertsioen programazioa ukitzen dutenean.

Portuetako erakunde publikoen banakako aurrekontuak aldarazten direnean, horiei aurrekontu-zuzkidura berriak esleitzeko, aldarazpen horiek «Estatuko Portuak» erakundeak onetsiko ditu, baldin eta zuzkidura horiek igotzen ez badute bateratutako aurrekontuen zenbateko osoa.

III. KAPITULUA

Kontabilitate-araubidea

43. artikulua. Kontabilitate-araubidea.

Portuetako erakunde publikoek euren kontabilitatea egokituko dute Merkataritzako Kodeko, Kontabilitateko Plan Orokorreko eta aplikagarri diren gainerako xedapenetara.

Sektorekako egokitzapena bat etorriko da erregelamendu bidez xedatutakoarekin.

Beharrezko kontabilitate-homogeneotasuna bermatzeko, aurreko paragrafoak jasotako arautegiaren esparruan, «Estatuko Portuak» erakundeak jarraibideak ezarriko ditu, balorazio-irizpideei buruzkoak, bai eta urteko kontuen egiturari eta kontu horiek egiteko araei buruzkoak ere; jarraibide horiek Portu Agintaritzek aplikatu beharko dituzte.

Ekitaldia zenbatuko da urtealdien arabera, urte bakoitzeko urtarrilaren 1ean hasita.

Las cuentas anuales, que comprenderán el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria, deberán formularse en el plazo máximo de tres meses desde el cierre del ejercicio económico y serán aprobadas, según el caso, por los respectivos Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias o por el Consejo Rector de Puertos del Estado.

La aprobación deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

Los resultados de cada ejercicio, positivos o negativos, se aplicarán a las correspondientes cuentas de beneficios o pérdidas acumulados integrantes de los fondos propios de la entidad, y se destinarán al cumplimiento de las funciones previstas en esta ley para dichos organismos.

Puertos del Estado elaborará anualmente un balance, cuenta de pérdidas y ganancias y cuadro de financiación consolidados del sistema portuario de titularidad estatal, que se incluirán en el informe relativo a la ejecución de la política portuaria que se eleve anualmente a las Cortes Generales.

Dicho informe incorporará como anexo los mismos datos de cada Autoridad Portuaria.

CAPÍTULO IV

Régimen de fiscalización y control

Artículo 44. Régimen de fiscalización y control.

El régimen de control de las actividades económicas y financieras de los organismos públicos portuarios se ejercerá, de conformidad con lo establecido en los artículos 17.3 y 20 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.

Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado estarán sometidas a la obligación de rendir cuentas de sus operaciones ante el Tribunal de Cuentas, por conducto de la Intervención General de la Administración del Estado.

Urteko kontuak, euren baitara bilduko dituztenak balantzea, galera-irabazien kontua eta oroitidazkia, aurkeztu beharko dira ekitaldi ekonomikoa itxi eta, gehienez ere, hiru hilabeteko epean, eta kontuok onetsiko dituzte, kasuaren arabera, Portu Agintaritzetako Administrazio Kontseiluek edo «Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Artezkariak.

Kontuok onetsi beharko dira hurrengo urteko lehenengo seihilekoa amaitu aurretik.

Ekitaldi bakoitzeko emaitzak, positiboak nahiz negatiboak, aplikatuko zaizkie pilotutako kasuan kasuko galera-irabazien kontuei, halakoek erakundearen funtsa propioak osatzen dituzten heinean, eta destinatuko dira erakunde horiei begira lege honek ezarri eginkizunak betetzera.

«Estatuko Portuak» erakundeak urtero egingo ditu modu bateratuan estatuaren titulartasuneko balantzea, galera-irabazien kontua eta finantzaketa-koadroa, horiek guztioriek bilduko direla urtero portu-politikaren inguruan Gorte Nagusiei bidaliko zaien txostenera.

Txosten horretara eranskin gisa bilduko dira Portu Agintaritzaren bakoitzaren datu berberak.

IV. KAPITULUA

Fiskalizazio- eta kontrol-araubidea

44. artikulua. Fiskalizazio- eta kontrol-araubidea.

Portuetako erakunde publikoen ekonomia- eta finantza-jardueren kontrol-araubidea gauzatuko dute, hurrenez hurren, Aurrekontuei buruzko Lege Orokorraren testu bategineko 17.3 eta 20. artikuluetan ezarritakoarekin bat etorrituz, Estatuko Administrazio Kontu Hartzailtza Nagusiak eta Kontu Auzitegiak.

Portu Agintaritzek eta «Estatuko Portuak» erakundeak euren eragiketen inguruko kontu-arrazoia eman beharko dizkiote Kontu Auzitegiari, Estatuko Administrazio Kontu Hartzailtza Nagusiaren bidez.

Dichas cuentas se formarán y rendirán de acuerdo con los principios y normas de contabilidad recogidos en el Plan General de Contabilidad vigente para la empresa española y disposiciones que lo desarrollen.

Serán cuentadantes los Presidentes de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado, siendo responsables de la información contable y de la rendición de las cuentas, debidamente autorizadas, en los plazos fijados al efecto.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el texto refundido de la Ley General Presupuestaria y conforme a lo establecido en el artículo 26.1.f) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el control de objetivos a que se refiere el artículo 17.2 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, será competencia de Puertos del Estado respecto de las Autoridades Portuarias, y de la Intervención General de la Administración del Estado y del Ministerio de Fomento respecto de Puertos del Estado.

Puertos del Estado ejercerá sobre el sistema portuario, a través de los correspondientes planes de control, la función de control interno con el objeto de analizar la seguridad de los activos, la fiabilidad de la información financiera y el cumplimiento de las leyes y normas aplicables.

Los informes de control serán elevados por los Presidentes de las Autoridades Portuarias a los respectivos Consejos de Administración, y por el de Puertos del Estado al Consejo Rector, junto con la propuesta de medidas que, en su caso, proceda adoptar.

El Presidente de Puertos del Estado elevará al Ministerio de Fomento todos los informes de control realizados sobre los organismos públicos portuarios.

CAPÍTULO V

Régimen tributario

Kontu horiek prestatuko dira eta beraien berri emango da Espainiako enpresarentzako indarrean dagoen Kontabilitate Plan Orokorreko eta horren garatze-xedapenetako kontabilitate-arau eta -printzipioekin bat etorritz.

Kontu-arrazoien emaile izango dira Portu Agintaritzetako eta «Estatuko Portuak» erakundeko Lehendakariak, eta horiek izango dute erantzukizuna, behar bezala baimendutako kontabilitate-informazioaren eta kontu-arrazoia ematearen gainean, ondore horietarako ezarri epeetan.

Aurrekontuei buruzko Lege Orokorren testu bateginean xedatutakoari kalterik egin gabe eta Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legearen 26.1.f) artikuluan ezarritakoarekin bat etorritz, Aurrekontuei buruzko Lege Orokorren testu bategineko 17.2 artikulua ezarri helburuen gaineko kontrola «Estatuko Portuak» erakundearen eskumenekoa izango da, Portu Agintaritzei dagokienez, eta Estatuko Administrazio Kontu Hartzailtza Nagusiaren eta Sustapen Ministerioaren eskumenekoa, «Estatuko Portuak» erakundeari dagokienez.

«Estatuko Portuak» erakundeak portu-sistemaren gainean gauzatuko du barne kontrolaren eginkizuna, kasuan kasuko kontrol-planen bidez, xede izanik aktiboen segurtasuna, finantza-informazioaren fidagarritasuna eta aplikagarri diren legeen eta arauen betetze-maila aztertzea.

Kontrol-txosten horiek bidaliko zaizkie, Portu Agintaritzetako Lehendakarien bidez kasuan kasuko Administrazio Kontseiluei, eta «Estatuko Portuak» erakundeko Lehendakariaren bidez Kontseilu Artezkariari, hala denean, bidezko moduan hartu behar diren neurrien proposamenarekin batera.

«Estatuko Portuak» erakundearen Lehendakariak Sustapen Ministeriora bidaliko ditu portuetako erakunde publikoen gainean egindako kontrol-txosten guztiak.

V. KAPITULUA

Tributu-araubidea

Artículo 45. Régimen tributario.

Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado quedan sometidas al mismo régimen tributario que corresponde al Estado, sin perjuicio de la aplicación a dichas Entidades del régimen de entidades parcialmente exentas en el Impuesto sobre Sociedades, a cuyo efecto los ingresos por la prestación de servicios comerciales tendrán la consideración de ingresos procedentes de explotaciones económicas.

El régimen tributario del dominio público portuario será el mismo que el establecido para el dominio público marítimo-terrestre.

CAPÍTULO VI

Régimen patrimonial

Artículo 46. Patrimonio propio de los organismos portuarios.

Para el cumplimiento de los fines que les son propios, las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado tendrán un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado les atribuya como propios, los que adquieran en el futuro por cualquier título o les sean cedidos o donados por cualquier persona o entidad.

Artículo 47. Adscripción y afectación de bienes a los organismos públicos portuarios.

Los bienes patrimoniales del Estado que se adscriban a los organismos públicos portuarios y estén afectados a su servicio conservarán su calificación jurídica originaria, debiendo utilizarlos exclusivamente para el cumplimiento de los fines determinantes de su afectación o adscripción.

Los organismos públicos portuarios podrán ejercer en cualquier momento respecto de estos bienes las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración del Estado la Ley de Costas.

El cambio de afectación de bienes de dominio público estatal a favor de los organismos públicos portuarios, así como la adscripción de nuevos bienes

45. artikulua. Tributu-araubidea.

Portu Agintaritzek eta «Estatuko Portuak» erakundeak estatuaren tributu-araubide bera izango dute; hori gorabehera, erakunde horiei aplikatuko zaie Sozietateen gaineko Zergan modu partzialean salbuetsita dauden erakundeen araubidea, ondore horretarako merkataritza-zerbitzuak ematearen ondoriozko sarrerak hartuko direla ustiapen ekonomikoen ondoriozko sarreratzat.

Portuko jabari publikoaren tributu-araubidea izango da itsas-lehorreko jabari publikoaren araubide juridiko bera.

VI. KAPITULUA

Ondare-araubidea

46. artikulua. Portu-erakundeen ondare propioa.

Portu Agintaritzek eta «Estatuko Portuak» erakundeak, berezkoak dituzten helburuak betetzeko, ondare propioa izango dute; ondare hori osatuko dute estatuak berezko gisa eratzikitzen dizkien ondasunen eta eskubideen multzoak, etorkizunean edozein tituluren bidez eskura ditzaketen ondasun eta eskubideek edo edozein pertsonak edo erakundek lagatakoek edo dohaintzan emandakoek.

47. artikulua. Portuetako erakunde publikoei ondasunak atxikitzea eta lotzea.

Portuetako erakunde publikoei atxikitzen zaizkien estatuaren ondare-ondasunek euren jatorrizko kalifikazioari eutsiko diote, ondasun horiek Portu Agintaritzen zerbitzuari lotzen zaienean; ondasunok erabiliko dira lotura edo atxikipena eragiten duten helburuak betetzeko bakarrik.

Portuetako erakunde publikoek ondasun horiei begira edozein unetan egikaritu ahal izango dituzte Kostaldean Legeak Estatuko Administrazioari eratzikitako administrazio-, defentsa-, polizia-, ikerketa-, mugaketa-ahalmenak eta edukitza berreskuratze ahalmena.

Estatuaren jabari publikoko ondasunen lotura-aldaketa, portuetako erakunde publikoen mesedetan, bai eta ondare-ondasun berrien atxikitzea ere, modu

patrimoniales, se efectuará singularmente por el Ministerio de Hacienda, a propuesta del Ministerio de Fomento, salvo cuando estos nuevos bienes procedan de la ejecución por dichas entidades de nuevas obras e instalaciones o sean adquiridos en el desarrollo de sus actividades, o mediante la aprobación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de conformidad con lo previsto en el artículo 96 de esta ley.

Artículo 48. Desafectación de bienes de dominio público adscritos a las Autoridades Portuarias.

Los bienes de dominio público portuario que resulten innecesarios para el cumplimiento de fines de este carácter podrán ser desafectados por el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, previa declaración de innecariedad por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria e informe de la Dirección General de Costas sobre las características físicas de dichos bienes, a efectos de la protección y defensa del dominio público marítimo-terrestre.

Los bienes desafectados se incorporarán al patrimonio de la Autoridad Portuaria, quien podrá proceder a su enajenación, permuta o, en su caso, cesión gratuita previa comunicación a la Dirección General de Patrimonio.

Cuando el valor venal del bien, determinado mediante tasación independiente, sea superior a 3.000.000 de euros y no exceda de 18.000.000 de euros, su enajenación y las condiciones de la misma deberán ser autorizadas, además, por Puertos del Estado, y por el Gobierno cuando sobrepase esta última cantidad.

Sólo se admitirá la cesión gratuita de los bienes desafectados a favor de las Administraciones públicas y para fines de utilidad pública o interés social.

Si los bienes cedidos no fueran destinados al uso previsto, o dejaren de serlo posteriormente, se considerará resuelta la cesión y revertirán aquéllos a la Autoridad Portuaria, teniendo derecho a percibir el

berezian gauzatuko du Ogasun Ministerioak, Sustapen Ministerioak hala proposatuta, salbu eta ondasun berri horien jatorria denean erakundeok egiten dituzten obra edo instalazio berriak edo euren jarduerak gauzatzearen ondoriozko eskuraketak, edo Portu Eremuak Erabiltzeko Planaren onespina, lege honen 96. artikuluan ezarritakoarekin bat etorritz.

48. artikulua. Portu Agintaritzei lotutako jabari publikoko ondasunak jaregitea.

Jabari publikoko ondasunak ez direnean beharrezkoak izaera hori duten helburuak betetzeko, Sustapen Ministroak jaregin ahal izango ditu, «Estatuko Portuak» erakundeak hala proposatuta, alde aurretik Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak ondasunon beharrezkotasunik eza adierazita eta Kostaldeen Zuzendaritza Nagusiak txostena eginda, itsas-lehorreko jabari publikoa babestu eta defendatzeko.

Jaregindako ondasunak Portu Agintaritzaren ondarera bilduko dira; Portu Agintaritzak ondasunok besterendu, trukatu edo, hala denean, doan laga ahal izango ditu, alde aurretik hori Ondarearen Zuzendaritza Nagusiari komunikatuta.

Ondasunaren salmenta-balioa, tasazio independente bidez zehaztutakoa, 3.000.000 eurotik gorakoa eta 18.000.000 eurotik beherakoa denean, ondasun horren besterentzea eta besterentze horren baldintzak baimendu beharko ditu «Estatuko Portuak» erakundeak, eta hori berori egingo du Gobernuak, azken zenbateko hori gainditzen denean.

Jaregindako ondasunak doan lagatzea ahalbidetuko da lagatze hori egiten denean Administrazio publikoen mesedetan eta onura publikoko edo gizarte-intereseko helburuetarako bakarrik.

Lagatako ondasunak ez badira destinatzen aurreikusitako erabilerara, edo ondasun horiek gerogarrenean erabilerara hori galtzen badute, ulertuko da lagatzea suntsiarazi dela, eta ondasun horiek Portu

valor de los detrimentos o deterioros experimentados.

La cesión deberá ser autorizada por Puertos del Estado, previo informe de la Dirección General de Patrimonio que tendrá carácter vinculante y se entenderá en sentido favorable si transcurre el plazo de un mes sin que sea emitido de forma expresa.

Se exceptúa el caso de que el valor del bien exceda de 18.000.000 de euros, en cuyo caso deberá ser autorizada por el Gobierno.

En el caso de que los bienes declarados innecesarios conserven las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre, de los definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, se declarará por el Ministro de Fomento su incorporación automática al uso propio del dominio público marítimo-terrestre regulado por dicha ley.

Sin embargo, cuando deban adoptarse medidas medioambientales correctoras sobre los referidos bienes, las mismas se acordarán entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Ministerio de Fomento, y se incorporarán a la orden del Ministro de Fomento.

En el caso de que dichas medidas resulten necesarias como consecuencia de los efectos que haya producido la gestión portuaria sobre el dominio público desafectado, la incorporación de dichos bienes no se entenderá efectuada hasta que la Autoridad Portuaria haya ejecutado las mismas.

En otro caso la orden precisará la participación de cada departamento ministerial en la ejecución de estas medidas.

La orden del Ministro de Fomento que acuerde la desafectación conllevará la rectificación de la delimitación de la zona de servicio del puerto contenida en el Plan

Agintaritzara lehengoratuko dira; halakoetan, Portu Agintaritzak eskubidea izango du jasandako kalte edo narriaduren balioa zein izan eta horren arabera zenbatekoa jasotzeko.

«Estatuko Portuak» erakundeak baimendu beharko du lagatzea, alde aurretik Ondarearen Zuzendaritza Nagusiak txostena eginda; txosten horrek izaera loteslea izango du, eta aldekoa dela ulertuko da, baldin eta hilabeteko epea igaro ondoren txosten hori esanbidez ematen ez bada.

Salbuetsita geratzen da 18.000.000 eurotik gorako balioa duen ondasunaren kasua, halakoetan baimena Gobernuak eman beharko duela.

Beharrezkotzat jo gabeko ondasunek euren ezaugarri naturalei eusten badizkiete, itsas-lehorreko jabari publikoko ondasun gisa, uztailaren 28ko 22/1988 Legeak, Kostaldee buruzkoak, 3. artikuluan zehaztutakoaren arabera, Sustapen Ministroak adieraziko du ondasunok berehala biltzea itsas-lehorreko jabari publikoaren inguruan lege horrek araututako erabilera propiora.

Aitzitik, aipatu ondasunei begira ingurumen-neurri zuzentzaileak hartu behar direnean, neurri horiek erabakiko dituzte Ingurumen Ministerioaren eta Sustapen Ministerioaren artean, eta Sustapen Ministroaren agindura bilduko dira.

Neurri horiek beharrezkoak direnean, jaregindako jabari publikoan portu-kudeaketak izan dituen ondoreak direla eta, ondasun horiek ez dira bilduko Portu Agintaritzak neurri horiek betearazi arte.

Bestelakoan, aginduak beharko du ministerio-sail bakoitzaren partaidetza neurri horiek betearazteari dagokionez.

Sustapen Ministroaren aginduak jaregitearen alde egiten duenean, berarekin ekarriko du Portu Eremuak Erabiltzeko Planean portuko zerbitzu-

de Utilización de los Espacios Portuarios, y se comunicará al Ministerio de Medio Ambiente a los efectos previstos en el párrafo anterior.

Los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias y el Consejo Rector de Puertos del Estado, sin necesidad de expresa declaración de desafectación del servicio, podrán acordar el desguace y, en su caso, la enajenación de materiales inservibles y de instalaciones no fijas, así como la enajenación de bienes muebles de cualquier naturaleza.

El producto obtenido de las enajenaciones se destinará a la financiación de las adquisiciones de inmovilizado previstas en el plan de inversiones.

Artículo 49. Desafectación de bienes de dominio público adscritos a Puertos del Estado.

Los bienes de dominio público de Puertos del Estado que no sean precisos para el cumplimiento de sus fines serán desafectados por el Ministro de Fomento, previa declaración de innecesariedad por el Consejo Rector de Puertos del Estado, y se incorporarán al patrimonio del mismo, quien podrá proceder a su enajenación, permuta o, en su caso, cesión gratuita.

Cuando el valor venal del bien, determinado mediante tasación independiente, sea superior a 18.000.000 de euros su enajenación y las condiciones de la misma deberán ser autorizadas, además, por el Gobierno a propuesta del Ministro de Fomento.

La cesión gratuita se registrará por los mismos presupuestos previstos en el artículo anterior y deberá ser autorizada por el Ministro de Fomento, previo informe de la Dirección General de Patrimonio que tendrá carácter vinculante y se entenderá en sentido favorable si transcurre el plazo de un mes sin que se haya emitido de forma expresa.

Se exceptúa el caso de que el valor del bien exceda de 18.000.000 de euros, en cuyo caso deberá ser autorizada por el

gunearen inguruan jasotako zehaztapena zuzentzea; agindu hori Ingurumen Ministerioari komunikatuko zaio, aurreko lerrokan ezarri ondoretarako.

Portu Agintaritzetako Administrazio Kontseiluek eta «Estatuko Portuak» erakundeko Kontseilu Artezkariak, zerbitzutik jaregiteko esanbidezko adierazpenik egin gabe, erabaki ahal izango dute zatikatzea eta, hala denean, besterentzea, baliagarria ez den materiala eta finko ez diren instalazioak, bai eta edozein izaerako ondasun higigarriak ere.

Besterentzeetatik lortutako emaitza destinatuko da ibilgetua eskuratzeko finantzaketara, eskuratzek inbertsio-planean ezarri direnean.

49. artikulua. «Estatuko Portuak» erakundeari atxikitako jabari publikoko ondasunak jaregitea.

«Estatuko Portuak» erakundearen jabari publikoko ondasunak ez direnean beharrezkoak bere helburuak betetzeko, Sustapen Ministroak ondasunok jaregingo ditu, aldez aurretik «Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Artezkariak ondasunon beharrezkotasunik eza adierazita; ondasunok «Estatuko portuak» erakundearen ondarera bilduko dira, eta erakunde horrek besterendu, trukatu edo doan laga ahal izango ditu.

Ondasunaren salmenta-balioa, tasazio independente bidez zehaztutakoa, 18.000.000 eurotik gorakoa denean, ondasun horren besterentzea eta besterentze horren baldintzak Gobernuak baimendu beharko ditu, Sustapen Ministroak hala proposatuta.

Doako lagatzea arautuko dute aurreko artikulua jasotako xedapen berberak, eta Sustapen Ministroak baimendu beharko du hori, aldez aurretik Ondarearen Zuzendaritza Nagusiak txostena eginda; txosten horrek izaera loteslea izango du, eta aldekoa dela ulertuko da, baldin eta hilabeteko epea igaro ondoren esanbidez ematen ez bada.

Salbuetsita geratzen da 18.000.000 eurotik gorako balioa duen ondasunaren kasua, halakoetan baimena Gobernuak eman

Gobierno.

Artículo 50. Participación en sociedades y otras entidades.

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias podrán participar únicamente en sociedades cuyo objeto esté ligado al desarrollo de actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan la competitividad del puerto y los tráficos portuarios.

En ningún caso podrán participar en sociedades que presten servicios portuarios básicos o en sociedades que tengan influencia efectiva en aquéllas, con la excepción prevista en el artículo 60.4 de esta ley.

La adquisición o enajenación de acciones de sociedades en las que participe Puertos del Estado deberá ser autorizada por su Consejo Rector cuando estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

La adquisición o enajenación de acciones de sociedades en las que participe la Autoridad Portuaria deberá ser autorizada por su Consejo de Administración, previo informe favorable de Puertos del Estado cuando el conjunto de compromisos contraídos en dicha sociedad no supere el 1 por ciento del activo fijo neto de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

Cuando el conjunto de los compromisos contraídos en dicha sociedad pueda superar el 1 por ciento del activo fijo neto de la Autoridad Portuaria, la adquisición requerirá previa autorización de Puertos del Estado.

Cuando la adquisición o enajenación de acciones de sociedades implique la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria de alguno de los organismos o del sistema portuario estatal, la autorización corresponderá al Consejo de

beharko duela.

50. artikulua. Sozietateetan eta beste erakunde batzuetan parte hartzea.

«Estatuko Portuak» erakundeak eta Portu Agintaritzek sozietateetan parte hartu ahal izango dute, sozietate horien xedea lotzen zaionean portu-jarduerak gauzatzeari, bai eta portuko eta portu-trafikoen lehiakortasuna sustatzen duten logistika-, garraio- eta teknologia-jarduerak gauzatzeari ere.

Inola ere ezin izango dute parte hartu oinarrizko portu-zerbitzuak ematen dituzten sozietateetan edo horietan benetako eragina duten sozietateetan, lege honen 60.4 artikuluan ezarritako salbuespenarekin.

«Estatuko Portuak» erakundeak zein sozietateetan parte hartu eta sozietate horietako akzioak eskuratu edo besterentzeko, «Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Artezkeriak eman beharko du baimena, eragiketa horiek ez dakartenean gehieneko partaidetza irabaztea edo galtzea.

Portu Agintaritzak zein sozietateetan parte hartu eta sozietate horietako akzioak eskuratu edo besterentzeko, Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak eman beharko du baimena, aldeaz aurretik «Estatuko Portuak» erakundearen aldeko txostena beharko dela, sozietate horretan hartutako konpromiso guztiek, osotasunean, ez dutenean gairatzen Portu Agintaritzaren aktibo finko garbiaren ehuneko 1, eta, betiere, eragiketa horiek ez badakarte gehieneko partaidetza irabaztea edo galtzea.

Sozietate horretan hartutako konpromisoen multzoak gairatzen ez direnean Portu Agintaritzaren aktibo finko garbiaren ehuneko 1, eskuratzeak «Estatuko Portuak» erakundearen aurretiazko baimena beharko du.

Sozietateen akzioak eskuratzeari edo besterentzeari ondorioz erakunde batzuek edo estatuaren portu-sistemak gehieneko partaidetza irabazi edo galtzen badute, Ministroen Kontseiluak eman beharko du baimena, Sustapen Ministroak

Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento.

Deberán ser aprobadas por el Consejo Rector de Puertos del Estado o por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria previo informe favorable de Puertos del Estado, las operaciones de adquisición o enajenación de acciones de terceras sociedades que realicen las sociedades participadas en las que Puertos del Estado o la Autoridad Portuaria, respectivamente, posean individualmente o de forma conjunta una posición dominante.

A los únicos efectos de determinación de la existencia de posición dominante, se estará a lo dispuesto por la normativa contable en relación con los grupos de sociedades y la formulación de cuentas anuales consolidadas.

La participación de Puertos del Estado o de sus sociedades dominadas en fundaciones o consorcios deberá ser aprobada por el Consejo Rector.

La participación de la Autoridad Portuaria o de sus sociedades dominadas en fundaciones o consorcios deberá ser aprobada por el Consejo de Administración, previo informe favorable de Puertos del Estado.

La creación de fundaciones estatales y la adquisición de la posición mayoritaria por los organismos portuarios en la dotación fundacional requerirá autorización del Consejo de Ministros.

CAPÍTULO VII

Régimen de los recursos humanos

Artículo 51. Régimen de personal.

El personal de los organismos públicos portuarios quedará vinculado, con carácter general, a su entidad respectiva por una relación sujeta a las normas de derecho laboral que le sean de aplicación, sin perjuicio de que, para las actividades en que proceda, pueda sujetarse a las normas de derecho civil o mercantil.

Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado habrán de ajustar su política de

hala proposatuta.

«Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Artezkariak edo Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak, «Estatuko Portuak» erakundeak alde zuzenetik aldeko txostena eginez, onetsi beharko dituzte hirugarren sozietateen akzioak eskuratu edo besterentzeko eragiketak, halakoak egiten dituztenean partaidetza duten sozietateek, non «Estatuko Portuak» erakundeak edo Portu Agintaritzak, hurrenez hurren, banaka edo modu bateratuan nagusitasun-egoera duten.

Nagusitasun-egoera zehazteko, kontuan hartuko da kontabilitate-arauegiak xedatutakoa, sozietate-taldee eta urteko kontu bateratuak aurkezteari dagokienez.

«Estatuko Portuak» erakundearen edo horren mendeko sozietateen partaidetza fundazio edo partzuergoetan Kontseilu Artezkariak onetsi beharko du.

Portu Agintaritzaren edo horren mendeko sozietateen partaidetza fundazio edo partzuergoetan Administrazio Kontseiluak onetsi beharko du, alde zuzenetik «Estatuko Portuak» erakundeak aldeko txostena eginda.

Ministroen Kontseiluaren baimena beharko da estatuko fundazioak sortzeko eta portu-erakundeek eratze-zuzkiduran nagusitasun-egoera lortzeko.

VII. KAPITULUA

Giza baliabideen araubidea

51. artikulua. Langileen araubidea.

Portuetako erakunde publikoetako langileak euren kasuan kasuko erakundeari lotuko zaie, izaera orokorrarekin, lan-zuzenbideko arauen mende aplikagarri zaizkien harremanen bidez; hori gorabehera, bidezkoa den jardueretan, langile horiek zuzenbide zibileko edo merkataritzako zuzenbideko arauen mende izango dira.

Portu Agintaritzek eta «Estatuko Portuak» erakundeak euren giza baliabideen politika

recursos humanos a los principios, criterios y disposiciones de la política económica y presupuestaria del Gobierno en materia de personal al servicio del sector público estatal, así como a los criterios de actuación y objetivos generales establecidos en el Marco Estratégico.

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

El régimen de incompatibilidades del personal de los organismos públicos portuarios se ajustará al establecido con carácter general para el personal de los organismos públicos.

Artículo 52. Retribuciones del personal.

Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado propondrán, para el conjunto del sistema portuario, los criterios generales de las retribuciones de los directores y del personal técnico no sometido a convenio, así como los criterios generales que regirán la negociación colectiva del personal sujeto a convenio, con arreglo a lo dispuesto en las correspondientes leyes de presupuestos para el personal del sector público estatal.

La masa salarial agregada anual será aprobada por los órganos competentes con arreglo a lo que se establezca en las leyes presupuestarias para el personal al servicio del sector público estatal, incluyendo, en su caso, las dotaciones que pudieran derivarse de la modificación del contenido de los puestos de trabajo, las variaciones en las estructuras de personal de los organismos públicos portuarios, la modificación de las condiciones de trabajo, así como del grado de consecución de objetivos y la evolución de los ratios de gestión del sistema, que también serán asignadas de forma agregada para todo el sistema.

Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado negociarán un convenio colectivo que regule las relaciones laborales del personal no directivo ni técnico del conjunto del sistema portuario.

egokitu beharko dute Gobernuaren ekonomia- eta aurrekontu-politikako printzipio, irizpide eta xedapenetara, estatuko sektore publikoaren zerbitzupeko langileen gaian, bai eta Esparru Estrategikoan ezarri jardute-irizpide eta helburu orokorretara ere.

Langileen gaian, Ogasun Ministerioak eta Administrazio Publikoen Ministerioak dituzten kontrol-eskumenak, modu erantsian egikarituko dira portu-sistemari dagokionez, «Estatuko Portuak» erakundearen bidez.

Portuetako erakunde publikoetako langileen bateraezintasunen araubidea bat etorriko da erakunde publikoetako langileei begira izaera orokorrekin ezarritakoarekin.

52. artikulua. Langileen ordainsariak.

Portu Agintaritzek eta «Estatuko Portuak» erakundeak proposatuko dituzte, portu-sistema osoarentzako, ordainsarien irizpide orokorrak, zuzendariei eta hitzarmenaren mende ez dauden langile teknikariei dagokienez, bai eta hitzarmenaren mende dauden langileen negoziazio kolektiboa arautzeko irizpide orokorrak ere, estatuko sektore publikoko langileentzako aurrekontuen kasuan kasuko legeetan xedatutakoaren arabera.

Urtean erantsitako alokairu-masa onetsiko dute organo eskudunek, estatuko sektore publikoaren zerbitzupeko langileentzako aurrekontuen legeetan ezarritakoarekin bat etorri; hala denean, masa horretara zuzkidurak bilduko direla, horiek sor daitezkeenean lanpostuen edukia aldarazteagatik, portuetako erakunde publikoetako langileen egiturak aldatzeagatik, lan-baldintzak aldarazteagatik, bai eta helburu guztietarik lortutakoen mailarengatik eta sistemaren kudeaketa-ratioen bilakaerarengatik ere; zuzkidura horiek ere sistema osoarentzako modu erantsian esleituko dira.

Portu Agintaritzek eta «Estatuko Portuak» erakundeak negoziatuko dute portu-sistema osoari begira, zuzendariak eta teknikariak ez diren langileen lan-harremanak arautzeko hitzarmen

En el ámbito de cada organismo público portuario se negociará un acuerdo de empresa, en materia de productividad y otros aspectos específicos que le sean asignados por el convenio colectivo.

Este acuerdo tendrá carácter normativo y su vigencia será, como máximo, la del convenio colectivo.

Las masas salariales para cada organismo público portuario se acordarán, dentro del agregado del sistema, en el correspondiente plan de empresa, a través de la aplicación del convenio colectivo, y la aprobación del acuerdo de empresa correspondiente al ejercicio en curso, tomando en consideración, especialmente para los conceptos variables de rendimiento y productividad, la evolución de sus ratios de gestión, en particular los correspondientes al importe neto de la cifra de negocios y los resultados del ejercicio sobre plantilla media, así como a la adopción de sistemas de gestión y administración de la entidad que conduzcan a la consecución de los objetivos fijados en los instrumentos de planificación y, en especial, la reducción sostenible de los costes y consiguiente mejora de sus resultados de explotación.

Artículo 53. Estructura de personal.

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.

La estructura de personal agregada del sistema portuario y su evolución plurianual será aprobada por los órganos competentes de los Ministerios de Hacienda y de Administraciones Públicas, y será objeto en su caso de revisión anual una vez concluya el proceso de elaboración de los planes de empresa y con carácter previo a su aprobación.

Las estructuras de personal de las Autoridades Portuarias serán acordadas en el Plan de Empresa.

kolektiboa.

Portuetako erakunde publiko bakoitzaren esparruan, enpresa-akordioa negoziatuko da, ekoizgarritasunaren gaian eta hitzarmen kolektiboaren bidez esleitzen zaizkion beste alde jakin batzuetan.

Akordio horrek izaera arauemailea izango du, eta bere indarraldia izango da, gehienez ere, hitzarmen kolektiboarena.

Portuetako erakunde publiko bakoitzarentzako alokairu-masak akordatu dira, sistemako erantsiaren barruan, kasuan kasuko enpresa-planean, hitzarmen kolektiboa aplikatuz, eta aribideko ekitaldiko enpresa-akordioa onetsita. Horretarako, aintzat hartuko dira etekinaren eta ekoizgarritasunaren kontzeptu aldakorrei dagokienez, batik bat, kudeaketa-ratioen bilakaera, bereziki, negozio-zifraren zenbateko garbiari dagozkion ratioena eta batez besteko plantillaren arabera ekitaldiak izandako emaitzena, bai eta erakundearen kudeatu eta administratzeko hartutako sistemak ere, plangintza-tresnetan ezarri helburuak lortzera bideratuta daudenak, eta, horien artean, bereziki, kostuen murrizketa iraunkorra eta horren ondorioz erakundearen ustiatze-emaitzetan hoberantz egitea.

53. artikulua. Langileen egitura.

Portuetako erakunde publikoetako langileen egitura bat etorriko da Esparru Estrategikoan portu-sistema osorako ezarri jardute-irizpideekin, kudeaketako helburu orokorrekin eta giza baliabideen beharrezanekin.

Portu-sistemako langileen egitura erantsia eta horren urte anitzeko bilakaera onetsiko dute Ogasun Ministerioko eta Administrazio Publikoen Ministerioko organo eskudunek, eta, hala denean, urtero berrikusiko da, enpresa-planak egiteko prozesua amaitu ondoren eta plan horiek onetsi aurretik.

Portu Agintaritzetako langileen egiturak Enpresa Planean akordatu dira.

La oferta anual de empleo que se fije de acuerdo con la normativa presupuestaria se distribuirá para cada una de las Autoridades Portuarias según lo acordado en los planes de empresa, teniendo en cuenta el programa plurianual de dotación de las estructuras de los organismos públicos portuarios, elaborados con el mismo horizonte temporal de los planes de empresa.

Corresponde a Puertos del Estado la coordinación de la política de contratación temporal en el conjunto del sistema portuario, en el marco de la normativa del empleo público y de conformidad con lo acordado en los planes de empresa.

Artículo 54. Selección de personal.

La selección del personal se realizará de acuerdo con sistemas basados en los principios de igualdad, mérito y capacidad y mediante convocatoria pública.

Esta última, no será de aplicación para el personal directivo y de confianza.

Puertos del Estado elaborará directrices y procedimientos en materia de selección del personal que garanticen dichos principios, incluyendo los requisitos de titulación exigible para el personal excluido de convenio.

Artículo 55. Funciones de los organismos públicos portuarios.

Corresponden al Consejo Rector de Puertos del Estado y al Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias, en los términos previstos en esta ley, las siguientes facultades en relación con el personal del organismo:

- a) Aprobar, a iniciativa del Presidente, la organización de la entidad y sus modificaciones.
- b) Nombrar y separar al personal directivo de la entidad y aprobar su régimen retributivo, a propuesta del Presidente.
- c) Definir las necesidades del personal de la entidad, así como sus modificaciones, aprobar su régimen retributivo, contratar al mismo y cuantos actos sean necesarios

Aurrekontu-arautegiarekin bat etorri urtero ezarri beharreko enplegu-eskaintza Portu Agintaritza bakoitzari begira banatuko da, enpresa-planetan akordatutakoaren arabera, kontuan hartuta portuetako erakunde publikoen egiturak zein izan eta egitura horiek dituzten zuzkiduren urte anitzeko programa, enpresa-planen iraunaldi berberarekin egiten dena.

«Estatuko Portuak» erakundeari dagokio portu-sistema osoan koordinatzea aldi baterako kontratazioaren politika, enplegu publikoari buruzko arautegiaren esparruan eta enpresa-planetan akordatutakoarekin bat etorri.

54. artikulua. Langileak hautatzea.

Langileak hautatuko dira berdintasun-, merezimendu- eta gaitasun-printzipioetan oinarritutako sistemekin bat etorri eta deialdi publikoaren bidez.

Azken hori ez da aplikatuko langile zuzendariei eta konfiantzazko langileei begira.

«Estatuko Portuak» erakundeak printzipio horiek bermatuko dituzten jarraibideak eta prozedurak egingo ditu langileak hautatzeko gaian, horien artera bilduz hitzarmenetik baztertutako langileak zein izan eta langile horiei galdatzen zaien titulazioaren betekizunak.

55. artikulua. Portuetako erakunde publikoen eginkizunak.

«Estatuko Portuak» erakundeko Kontseilu Artezkariak eta Portu Agintaritzetako Administrazio Kontseiluak, lege honetan ezarritakoaren arabera, hurrengo ahalmenak izango dituzte erakundeko langileei dagokienez:

- a) Lehendakariaren ekimena oinarri hartuta, erakundearen antolakuntza eta horren aldarazpenak onestea.
- b) Erakundeko langile zuzendariak izendatzea eta banantzea, eta horien ordainsari-araubidea onestea, Lehendakariak hala proposatuta.
- c) Erakundeko langileen beharrianak zehaztea, bai eta horien aldarazpenak ere, langileen ordainsari-araubidea onestea, langileak kontratatzea eta horretarako

para este fin.

TÍTULO III

La prestación de servicios

CAPÍTULO I

De los servicios

Artículo 56. Servicios prestados en los puertos de interés general.

La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad.

Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios y al desarrollo de actividades económicas en los puertos de interés general, en los términos establecidos en esta ley.

Las Autoridades Portuarias favorecerán la libre competencia en el ámbito de los puertos que gestionan y adoptarán las medidas necesarias para ello, conforme a lo dispuesto en esta ley.

Puertos del Estado promoverá la competencia en el sistema portuario, pudiendo adoptar las medidas de regulación, ordenación y control que a tal fin sean necesarias, conforme a lo dispuesto en esta ley y sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros organismos.

De acuerdo con lo previsto en esta ley, la prestación de servicios en los puertos de interés general se realizará por las Autoridades Portuarias en los casos en que proceda y por los particulares que tengan la correspondiente licencia o autorización, según corresponda.

Los servicios se clasifican en:

- a) Servicios portuarios, que podrán ser generales o básicos.
- b) Servicios comerciales y otras actividades.
- c) Servicio de señalización marítima.

CAPÍTULO II

De los servicios portuarios

SECCIÓN 1.ª CONCEPTO Y CLASES DE

beharrezkoak diren gainerako egintzak gauzatzea.

III. TITULUA

Zerbitzuak ematea

I. KAPITULUA

Zerbitzuak

56. artikulua. Interes orokorreko portuetan emandako zerbitzuak.

Portu-jarduera gauzatuko da interes orokorreko portuetan zerbitzu-eragileen artean, lehia aske eta leialaren esparruan, portu-trafikoak gehitzea eta lehiakortasuna hobetzea suspertzeko helburuarekin.

Interes orokorreko portuetan zerbitzuak ematen hastea eta ekonomia-jarduerak gauzatzea aitortzen da, lege honetan ezarritakoaren arabera.

Portu Agintaritzek lehia askea ahalbidetuko dute eurek kudeatzen dituzten portuen esparruan eta horretarako beharrezkoak diren neurriak hartuko dituzte, lege honetan xedatutakoaren arabera.

«Estatuko Portuak» erakundeak lehia sustatuko du portu-sisteman, horretarako beharrezkoak diren arauketa-, antolaketa- eta kontrol-neurriak hartu ahal izango dituela, lege honetan xedatutakoarekin bat etorri eta beste erakunde batzuei eratzkitako eskumenei kalterik egin gabe.

Lege honetan ezarritakoarekin bat etorri, interes orokorreko portuetan zerbitzuak emango dituzte Portu Agintaritzek, bidezkoa denean, eta kasuan kasuko lizentzia edo baimena duten subjektu pribatuek, kasuaren arabera.

Zerbitzuak modu honetara sailkatzen dira:

- a) Portu-zerbitzuak, orokorrak edo oinarrizkoak izan daitezkeela.
- b) Merkataritza-zerbitzuak eta beste jarduera batzuk.
- c) Itsas seinaleetarako zerbitzua.

II. KAPITULUA

Portu-zerbitzuak

1 ATALA. PORTU-ZERBITZUEN

SERVICIOS PORTUARIOS

Artículo 57. Concepto y clases de servicios portuarios.

Son servicios portuarios las actividades de prestación de interés general que se desarrollan en la zona de servicio de los puertos, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.

Los servicios portuarios se clasifican en servicios generales del puerto, cuya prestación se reserva a la Autoridad Portuaria, y servicios básicos, que se prestan en régimen de competencia, sin perjuicio de lo previsto en esta ley para el servicio de practicaaje.

SECCIÓN 2.ª LOS SERVICIOS PORTUARIOS GENERALES

Artículo 58. Concepto y clases de servicios generales

Son servicios generales del puerto aquellos servicios comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud.

Las Autoridades Portuarias prestarán en la zona de servicio del puerto los siguientes servicios generales:

- a) El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- b) El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos, comerciales y otras actividades.
- c) Los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto, así como su balizamiento interior.

La instalación y el mantenimiento del balizamiento de las instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, serán realizados por el titular de las mismas o responsable de la actividad y a su costa, de acuerdo con el

KONTZEPTUA ETA MOTAK

57. artikulua. Portu-zerbitzuen kontzeptua eta motak.

Portu-zerbitzuak dira interes orokorreko emate-jarduerak, portuetako zerbitzuegunetan gauzatzen direnak, beharrezkoak izanik horiek modu egokian ustia daitezen, segurtasun, eragingarritasun, efizientzia, kalitate, erregulartasun, jarraitutasun eta bereizkeriarik gabeko baldintzetan.

Portu-zerbitzuak sailkatzen dira portuko zerbitzu orokorretan, Portu Agintaritzei erreserbatzen zaiela halakoak ematea, eta oinarrizko zerbitzuetan, lehia-araubidean ematen direnak, lege honetan praktikaje-zerbitzuari begira ezarritakoari kalterik egin gabe.

2. ATALA. PORTUKO ZERBITZU OROKORRAK

58. artikulua. Zerbitzu orokorren kontzeptua eta motak.

Portuko zerbitzu orokorrak dira Portu Agintaritzaren titulartasuneko zerbitzu arruntak, horien onuradun direla portuko erabiltzaileak, inolako eskabiderik egin beharrik gabe.

Portu Agintaritzek portuko zerbitzuegunean emango dituzte hurrengo zerbitzu orokorrak:

- a) Portuko trafikoa, itsasokoa nahiz lehorrekoa, antolatu, koordinatu eta kontrolatzeko zerbitzua.
- b) Portuko oinarrizko eta merkataritzako zerbitzuekin eta beste jarduera batzuekin lotura duten eragiketak koordinatu eta kontrolatzeko zerbitzua.
- c) Seinaleetarako, balizamendurako eta nabigaziorako lagungarri diren beste zerbitzu batzuk, ontzia portura hurreratu nahiz sartzeko, bai eta portuko barne balizamendua ere.

Emakidaren edo baimenaren bidez emandako instalazioetan, horien artean direla itsas lugintzara eta itsaspeko hustubideetara destinatutakoak, balizamendua ezarri eta mantenduko du instalazio horien titularrak edo jardueraren arduradunak bere kontura, Portu

proyecto de ejecución aprobado por la Autoridad Portuaria.

d) Los servicios de vigilancia, seguridad y policía en las zonas comunes, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones.

e) El servicio de alumbrado de las zonas comunes.

f) El servicio de limpieza de las zonas comunes de tierra y de agua.

No se incluyen en este servicio la limpieza de muelles y explanadas como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías, ni la de los derrames y vertidos marinos contaminantes competencia de la Administración marítima.

g) Los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre Protección Civil, mercancías peligrosas y demás normativa aplicable, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.

Artículo 59. Prestación de servicios generales.

Los servicios generales serán gestionados por la Autoridad Portuaria.

Estos servicios serán prestados, de acuerdo con las normas y criterios técnicos previstos en el Reglamento de Explotación y Policía y en las ordenanzas del puerto, por personal de la Autoridad Portuaria, sin perjuicio de que puedan encomendarse a terceros en determinados casos cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad.

SECCIÓN 3.ª LOS SERVICIOS PORTUARIOS BÁSICOS

Artículo 60. Concepto y clases de servicios básicos.

Son servicios básicos aquellas actividades comerciales que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario.

Los servicios básicos son los siguientes:

a) Servicio de practicaje.

Agintaritzak onetsitako betearazpen-proiektuarekin bat etorritz.

d) Gune erkideetan zaintza-, segurtasun- eta polizia-zerbitzuak, beste Administrazio batzuei dagozkien eskumenei kalterik egin gabe.

e) Gune erkideetako argiztapen-zerbitzua.

f) Lehorreko eta uretako gune erkideak garbitzeko zerbitzua.

Zerbitzu horretara ez dira biltzen moilen eta zabaldegien garbiketa, merkatu-gaiak bertan utzi eta manipulatzearen ondorioz, ezta itsasora egindako isuri eta isurketa kutsagarriak ere, halakoak Itsas Administrazioaren eskumenekoak direnean.

g) Larrialdiak prebenitu eta kontrolatzeko zerbitzuak, Babes Zibilari buruzko arautegian, merkatu-gai arriskutsuei buruzko arautegian eta aplikagarri den gainerako arautegian ezarritakoaren arabera, elkarlanean arituz babes zibilari, suteak prebenitu eta itzaltzeari, salbamenduari eta kutsaduraren aurka borrokatzeari begira eskudunak diren Administrazioekin.

59. artikulua. Zerbitzu orokorrak ematea.

Portu Agintaritzak kudeatuko ditu zerbitzu orokorrak.

Zerbitzu horiek emango dira Ustiatze eta Polizia Erregelamenduan eta portu-ordenantzetan jasotako arau eta irizpide teknikoekin bat etorritz; hori gorabehera, zenbait kasutan zerbitzu horiek hirugarrenei eratziki dakizkieke, baldin eta segurtasuna arriskuan jartzen ez bada edo agintaritzak gauzatzen ez bada.

3. ATALA. OINARRIZKO PORTU-ZERBITZUAK

60. artikulua. Oinarrizko zerbitzuen kontzeptua eta motak.

Oinarrizko zerbitzuak dira portuko trafikoaren eragiketarako gauzatzea ahalbidetzen duten merkataritza-jarduerak.

Hurrengoak dira oinarrizko zerbitzuak:

a) Praktikaje-zerbitzua.

b) Servicios técnico-náuticos:

- 1.º Remolque portuario.
- 2.º Amarre y desamarre de buques.

c) Servicios al pasaje:

- 1.º Embarque y desembarque de pasajeros.
- 2.º Carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.

d) Servicios de manipulación y transporte de mercancías:

- 1.º Carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías.
- 2.º Depósito.
- 3.º Transporte horizontal.

A los efectos de esta ley, estos servicios sólo tendrán la condición de servicios básicos cuando estén asociados directamente a las operaciones de carga y descarga de buques o a las operaciones directamente vinculadas al intercambio entre medios de transporte o al tránsito marítimo, siempre que se desarrollen en los buques, o íntegramente en las zonas que, de acuerdo con el Plan de Utilización de Espacios Portuarios, se encuentren destinadas a los usos comerciales a que se refiere el artículo 94.1.a) de esta ley de conformidad con lo previsto en el artículo 85.1.1.4 de la misma, así como en aquellas otras a las que se refiere el Real Decreto-ley 2/1986.

e) Servicios de recepción de desechos generados por buques:

- 1.º Recepción de desechos sólidos.
- 2.º Recepción de desechos líquidos.

El Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, podrá ampliar la anterior relación con otros servicios cuya prestación se considere necesario garantizar por su especial relevancia para la seguridad, continuidad y competitividad de las operaciones portuarias.

Estos servicios básicos estarán sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en esta ley, que se desarrollarán en los correspondientes pliegos reguladores de los servicios, con la finalidad de garantizar su prestación en condiciones de seguridad, continuidad y

b) Zerbitzu tekniko-nautikoak:

1. Portu-atoia.
2. Ontziak amarratzea eta desamarratzea.

c) Bidaiarientzako zerbitzuak:

1. Bidaiariak ontziratu eta lehorreratzea.
2. Bagajeak eta bidaia-araubideko ibilgailuak kargatu eta deskargatzea.

d) Merkatu-gaiak manipulatu eta garraiatzeko zerbitzuak:

1. Merkatu-gaiak kargatu, sartu, deskargatu, atera eta ontzitik aldatzea.
2. Gordailua.
3. Garraio horizontala.

Lege honen ondoretarako, zerbitzu horiek oinarrizko zerbitzuen izaera izango dute soil-soilik zuzenean lotzen zaizkienean ontzietako karga- eta deskarga-eragiketei, edo garraiobideen arteko aldaketei edo itsasoko igarobideari zuzenean lotutako eragiketei, betiere, eragiketa horiek gauzatzen badira ontzietan, edo, Portu Eremuak Erabiltzeko Planarekin bat etorritz, oso-osoan gauzatzen badira lege honen 94.1.a) artikuluko merkataritza-erabileretara destinatutako guneetan, lege honetako 85.1.1.4 artikuluan jasotakoaren arabera, bai eta 2/1986 Errege Lege-dekretuak aipatu gainerako guneetan ere.

e) Ontziek sortutako zaborrak jasotzeko zerbitzuak:

1. Zabor solidoak jasotzea.
2. Zabor likidoak jasotzea.

Sustapen Ministroak, «Estatuko Portuak» erakundeak hala proposatuta, aurreko zerrenda hori luzatu ahal izango du beste zerbitzu batzuekin, halakoak ematea bermatzea beharrezkotzat jotzen denean portu-eragiketen segurtasun, jarraitutasun eta lehiakortasunerako.

Oinarrizko zerbitzu horiek izango dira lege honetan zerbitzu publiko gisa jaso betebeharren mende, betebeharrak horiek garatuko direla zerbitzuen kasuan kasuko agiri arauemailetan, zerbitzu horien ematea bermatzeko, segurtasun-, jarraitutasun- eta erregulartasun-

regularidad, cobertura, calidad y precio razonables, así como respeto al medio ambiente.

Las Autoridades Portuarias deberán adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de servicios básicos en el puerto.

A tal fin, cuando lo requieran las circunstancias, por ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, las Autoridades Portuarias podrán asumir la prestación del servicio, directa o indirectamente por cualquier procedimiento reconocido en las leyes, o concurrir a la prestación del mismo con la iniciativa privada.

Las Autoridades Portuarias prestarán el servicio de acuerdo con las condiciones de los pliegos reguladores del servicio y por un plazo limitado, no superior a cinco años, salvo que subsistan las circunstancias que hayan motivado la asunción de la prestación, debiendo exigir en contraprestación las correspondientes tarifas de acuerdo con lo previsto en el artículo 76.1.h) de esta ley, que se someterán al mismo régimen jurídico que los precios privados por servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias.

La Autoridad Portuaria autorizará, cuando proceda, la autoprestación y la integración de servicios, en los términos y con las condiciones previstas en la sección 4.^a de este título.

La Autoridad Portuaria, en caso de impago del servicio, podrá autorizar a los prestadores la suspensión temporal del servicio, hasta que se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda que generó la suspensión.

Artículo 61. Obligaciones de servicio público.

Son obligaciones de servicio público, de necesaria aceptación por todos los prestadores de servicios básicos en los términos en que se concreten en sus respectivos títulos habilitantes, las siguientes:

a) Mantener la continuidad y regularidad de

baldintzetan, arrazoizko estaldura, kalitate eta prezioarekin, bai eta ingurumena errespetatuta ere.

Portu Agintaritzek neurri egokiak hartu beharko dituzte portuan oinarrizko zerbitzuetarako beharrianak modu egokian estaltzea bermatzeko.

Horretarako, inguruabarrek hala behar dutenean, ekimen pribaturik ez egoteagatik edo hori behar adinako ez izateagatik, Portu Agintaritzek zerbitzu hori eman ahal izango dute, zuzenean edo zeharka, legeetan aitortutako edozein prozeduraren bidez, edo ekimen pribatuarekin batera lehiatuz.

Portu Agintaritzek zerbitzua emango dute zerbitzuaren agiri arauemailetako baldintzekin bat etorritik eta iraupen mugatuarekin, bost urtetik gorakoa izango ez den epean, salbu eta zerbitzu hori ematea eragin zuten inguruabarrek jarraitzen dutenean. Portu Agintaritzek kontraprestazio gisa kasuan kasuko tarifak galdutako dituzte, lege honetako 76.1.h) artikuluan ezarritakoarekin bat etorritik; tarifa horiek izango dira Portu Agintaritzek merkataritza-zerbitzuak ematearen ondorioz ezartzen diren prezio pribatuen araubide beraren mende.

Portu Agintaritzak, bidezkoa denean, baimenduko du zerbitzuen autoprestazioa eta integrazioa, titulu honetako 4. atalean jaso modu eta baldintzetan.

Portu Agintaritzak, zerbitzuak ordaintzen ez badira, zerbitzu-emaleei baimendu ahal izango die zerbitzua aldi baterako etetea, ordainketa egin arte edo etetea eragin zuen zorra behar adina bermatu arte.

61. artikulua. Zerbitzu publikoko betebeharrak.

Hurrengoak zerbitzu publikoko betebeharrak dira, oinarrizko zerbitzuak ematen dituzten guztiek nahitaez onartu behar dituztenak, euren kasuan kasuko ahalbidetze-tituluetan zehaztutakoaren arabera:

a) Zerbitzuen jarraitutasunari eta

los servicios en función de las características de la demanda, salvo causa de fuerza mayor, haciendo frente a las circunstancias adversas que puedan producirse con las medidas exigibles a un empresario diligente.

Para garantizar la continuidad en la prestación del servicio, las Autoridades Portuarias podrán establecer servicios mínimos de carácter obligatorio.

b) Cooperar con la Autoridad Portuaria y la Administración marítima y, en su caso, con otros prestadores del servicio, en labores de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, cuando sean necesarias, así como en la prevención y control de emergencias.

Asimismo, informar de aquellas incidencias que puedan afectar a cualquiera de estas materias o a la seguridad marítima en general.

c) Someterse a la potestad tarifaria, cuando proceda, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares por las que se rige el título habilitante.

d) Colaborar en la formación práctica en la prestación del servicio, en el ámbito del puerto en el que desarrolla su actividad.

Los pliegos reguladores concretarán las obligaciones establecidas en los párrafos anteriores, de acuerdo con lo previsto en esta ley o en cualquier otra norma que sea de aplicación, haciéndolos acordes con la iniciativa empresarial y la competencia entre servicios y las necesidades particulares de los servicios prestados en cada puerto.

Las obligaciones de servicio público se aplicarán de forma que sus efectos sean neutrales en relación con la competencia entre prestadores de los servicios básicos.

Artículo 62. Utilización de los servicios básicos.

Los servicios básicos se prestarán a solicitud de los usuarios por las empresas autorizadas.

No obstante, la utilización del servicio de

erregulartasunari eustea, eskariaren ezaugarrien arabera, salbu eta ezinbesteko kasua dagoenean, gerta ahal diren aurkako inguruabarrei aurre eginez, enpresaburu arretatsu bati galda dakizkiokeen neurriak hartuz.

Zerbitzu-ematearen jarraitutasuna bermatzeko, Portu Agintaritzek gutxieneko zerbitzuak ezarri ahal izango dituzte, nahitaezko izaerarekin.

b) Lankidetzan aritzea Portu Agintaritzarekin eta Itsas Administrazioarekin eta, hala denean, beste zerbitzu-emaile batzuekin ere, salbamenduko, suteak itzaltzeko eta kutsaduraren aurka borrokatzeko jardueretan, halakoak beharrezkoak direnean, bai eta larrialdiak prebenitu eta kontrolatzeari dagokionez ere.

Era beran, gai horietarik edozein edo, orokorrean, itsas segurtasuna uki dezaketen inguruabarren berri ematea.

c) Bidezkoa denean, tarifa-ahalaren mende izatea, ahalbidetze-titulua arautzen duten xedapen berezietako baldintzetan.

d) Zerbitzua emateari dagokionez, prestakuntza praktikoan elkarlanean aritzea, jarduera gauzatzeko portu-esparruan.

Agiri arauemaileek zehaztuko dituzte aurreko paragrafoetan ezarritako betebeharrak, lege honetan edo aplikagarri diren arauetarik edozeinetan jasotakoarekin bat etorritz, bateragarri eginez enpresa-ekimenarekin nahiz zerbitzuen arteko lehiarekin eta portu bakoitzean emandako zerbitzuen beharizan zehatzekin.

Zerbitzu publikoaren betebeharrak aplikatuko dira euren ondoreak neutralak izanik oinarritzko zerbitzu-emaileen arteko lehiari dagokionez.

62. artikulua. Oinarritzko zerbitzuak erabiltzea.

Baimendutako enpresek emango dituzte oinarritzko zerbitzuak, erabiltzaileek eskatzen dituztenean.

Hala ere, praktikaje-zerbitzuaren erabilera

practicaje será obligatoria cuando así lo determine la Administración marítima conforme a lo previsto en la normativa aplicable.

Además, el Reglamento de Explotación y Policía deberá establecer, por razones de seguridad marítima, el uso obligatorio de otros servicios técnico-náuticos en función de las condiciones y características de las infraestructuras portuarias, del tamaño y tipo de buque y de la naturaleza de la carga transportada, así como de las condiciones océano-meteorológicas.

Asimismo, el servicio de recepción de desechos generados por buques será de uso obligatorio, salvo en los supuestos previstos en la normativa aplicable.

Las ordenanzas portuarias aprobadas por las Autoridades Portuarias deberán establecer, por razones de operativa y de seguridad, normas complementarias y condiciones específicas de utilización de los servicios básicos, así como el ámbito geográfico al que se extiendan.

Cuando la utilización del servicio no sea obligatoria, las Autoridades Portuarias podrán imponer el uso de los servicios técnico-náuticos si por circunstancias extraordinarias consideran que está en riesgo el funcionamiento, la operatividad o la seguridad del puerto.

A su vez, en dichas circunstancias y por razones de seguridad marítima, la Capitanía Marítima podrá declarar la obligatoriedad de dichos servicios.

Artículo 63. Títulos administrativos habilitantes para la prestación de servicios básicos.

La prestación de servicios básicos requerirá la obtención de la correspondiente licencia de la Autoridad Portuaria.

Las licencias podrán ser de carácter general o específico.

Las licencias de carácter general habilitarán para la prestación del conjunto de los servicios incluidos en cada uno de los párrafos c), d) o e) del artículo 60.2, y las de carácter específico se otorgarán

nahitaezkoa izango da, Itsas Administrazioak hala ezartzen duenean, arautegi aplikagarrian jasotakoarekin bat etorritik.

Halaber, Ustiatze eta Polizia Erregelamenduak ezarri beharko du, itsas segurtasuneko arrazoiengatik, beste zerbitzu tekniko-nautiko batzuk, portuko azpiegituren baldintza eta ezaugarrien arabera, ontziaren tamaina eta motaren arabera eta garraiatutako zamaren arabera, bai eta baldintza ozeano-meteorologikoen arabera ere.

Era berean, ontziek sortutako zaborrak jasotzeko zerbitzua nahitaez erabili beharko da, arautegi aplikagarrian jasotako kasuetan izan ezik.

Portu Agintaritzek onetsitako portu-ordenantzek ezarri beharko dituzte, arrazoi operatiboengatik eta segurtasun-arrazoiengatik, oinarritzko zerbitzuak erabiltzeko arau osagarriak eta baldintza bereziak, eta zehaztu beharko dute halakoak zein geografia-esparrutara hedatzen diren.

Zerbitzuaren erabilera ez denean nahitaezkoa, Portu Agintaritzek zerbitzu tekniko-nautikoen erabilera ezarri ahal izango dute, aparteko inguruabarrak direla eta, uste badute portuaren jardunbidea, operatibitatea edo segurtasuna arriskuan dagoela.

Gainera, halako inguruabarretan eta itsasoko segurtasuneko arrazoiengatik, Itsas Kapitaintzak zerbitzu horien nahitaezkotasuna adierazi ahal izango du.

63. artikulua. Oinarritzko zerbitzuak ematea ahalbidetzen duten administrazio-tituluak.

Oinarritzko zerbitzuak eman ahal izateko Portu Agintaritzaren kasuan kasuko lizentzia lortu beharko da.

Lizentziek izaera orokorra edo berezia izan dezakete.

Izaera orokorreko lizentziek ahalbidetuko dute 60.2 artikuluko c), d) edo e) paragrafoetara bildutako zerbitzu guztiak ematea, eta izaera bereziko lizentziak emango dira lizentzia horietan aipatu

para cada uno de los servicios relacionados en aquéllas.

Las licencias de los servicios de practica je y técnico-náuticos serán siempre de carácter específico.

Asimismo, las licencias para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías podrán otorgarse por tipo de tráfico o de carga.

Salvo cuando esté limitado el número de prestadores, la licencia se otorgará con carácter reglado, previa acreditación del cumplimiento por el solicitante de las condiciones y requisitos previstos en esta ley, en el pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio.

Artículo 64. Régimen de acceso a la prestación de servicios básicos

Podrán ser titulares de licencias las personas físicas o jurídicas, españolas, de otros países de la Unión Europea o de terceros países, condicionadas estas últimas a la prueba de reciprocidad, salvo en los supuestos en que los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio no exija dicho requisito, que tengan plena capacidad de obrar, no estén incurso s en causa de incompatibilidad y acrediten, en los términos previstos en el pliego regulador del servicio, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Solvencia económica, técnica y profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes del servicio, que se determine en el pliego regulador de cada servicio.
- b) Estar al corriente del cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente. Se considerará que las empresas se encuentran al corriente de las obligaciones de carácter fiscal, cuando concurren las circunstancias previstas en el apartado 1 del artículo 13 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones

zerbitzu bakoitzeko.

Praktikaje-zerbitzuko eta zerbitzu tekniko-nautikoko lizentziek izaera berezia izango dute beti.

Era berean, bidaiariei zerbitzuak emateko eta merkatu-gaiak manipulatu eta garraiatzeko lizentziak eman ahal izango dira trafiko- edo zama-motaren arabera.

Zerbitzu-emaileen kopurua mugatuta dagoenean izan ezik, lizentzia arau-izaerarekin emango da, alde z aurretik egiaztatuta eskatzaileak lege honetako, agiri arauemaileko eta zerbitzuaren xedapen berezietako baldintza eta betekizunak gauzatzen dituela.

64. artikulua. Oinarritzko zerbitzuak ematen hasteko araubidea

Lizentzien titularrak izan daitezke pertsona fisikoak nahiz juridikoak, halakoak espainiarrak, Europar Batasuneko beste herrialde batzuetakoak edo hirugarren herrialdeetakoak direnean; azken kasu horretan, elkarrekotasun-proba gauzatu beharko da, salbu eta Europar Batasunak Munduko Merkataritza Erakundearekin dituen konpromisoen ondorioz betekizun hori galdatzen ez denean. Lizentzien titularrek jarduteko gaitasun osoa izan beharko dute, ez dute izango bateraezintasun arrazoirik eta egiaztatu beharko dute, zerbitzuaren agiri arauemailean jasotakoaren arabera, hurrengo betekizunak dituztela:

- a) Zerbitzuak eratorri betebeharrei aurre egiteko ekonomia-, teknika- eta lanbide-kaudimena izatea, zerbitzu bakoitzaren agiri arauemailean zehaztuko dena.
- b) Indarreko legeriak galdatutako tributu-, lan- eta gizarte-izaerako betebeharrak gauzatzeari dagokionez egunean izatea. Ulertuko da enpresak egunean daudela, tributu-izaerako betebeharrei dagokienez, urriaren 12ko 1098/2001 Errege Dekretuak, Administrazio Publikoen Kontratuei buruzko Legearen Erregelamendu Orokorra onestekoak, 13. artikulua ren 1. paragrafoan jaso inguruabarrak daudenean.

Públicas.

La acreditación del cumplimiento de dichas circunstancias se efectuará de conformidad con lo regulado en el apartado 2 de dicho artículo.

c) Cumplimiento de las condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio, de acuerdo con lo previsto en esta ley y demás normativa aplicable.

Las condiciones de acceso a la prestación que se fijen en los pliegos deberán ser transparentes, no discriminatorias, objetivas, adecuadas y proporcionadas, y deberán garantizar los siguientes objetivos:

- a) La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad que se establezcan.
- b) El desarrollo de la planificación portuaria.
- c) El comportamiento competitivo de los operadores del servicio.
- d) La protección de los usuarios.
- e) La protección de los intereses de la Autoridad Portuaria y de la seguridad pública.

Entre los requisitos técnicos para la prestación del servicio se incluirán medios humanos y materiales suficientes que, permitiendo desarrollar las operaciones unitarias habituales, tanto las más simples como las más complejas, en condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en función de las características de la demanda, no impidan la competencia entre operadores.

La prestación de servicios básicos se regirá por el sistema de libre competencia, salvo lo establecido en el apartado siguiente.

La Autoridad Portuaria, de oficio, podrá limitar en cada puerto que gestione el número de prestadores de cada servicio por razones objetivas derivadas de la disponibilidad de espacios, de la capacidad de las instalaciones, de la seguridad o de normas medioambientales.

Inguruabar horiek betetzen direla egiaztatuko da artikuluko horretako 2. paragrafoan araututakoarekin bat etorritik.

c) Zerbitzua modu egokian emateko beharrezkoak diren baldintza bereziak betetzea, lege honen eta aplikagarri den gainerako arautegiaren edukiarekin bat etorritik.

Zerbitzuak ematen hasi ahal izateko, agiritan ezartzen diren baldintzak izan beharko dira gardenak, bereizkeriarik gabekoak, objektiboak, egokiak eta proportzionalak; halaber baldintza horiek hurrengo helburuak bermatu beharko dituzte:

- a) Zerbitzua modu egokian ematea, ezarriko diren teknika-, ingurumen-, segurtasun- eta kalitate-betekizunekin bat etorritik.
- b) Portu-plangintza gauzatzea.
- c) Zerbitzuko eragileen jokabidea lehiakorra izatea.
- d) Erabiltzaileak babestea.
- e) Portu Agintaritzaren eta segurtasun publikoaren interesak babestea.

Zerbitzua emateko betekizun teknikoaren artean izango dira behar adinako giza baliabideak eta baliabide materialak, ahalbidetuko dutenak ohiko banakako eragiketarako, sinpleenak nahiz zailenak, garatzea segurtasun-, kalitate-, jarraitutasun- eta erregularitasun-baldintzetan, eskariaren ezaugarrien arabera, eragileen arteko lehia eragotzi gabe.

Oinarrizko zerbitzuen ematea lehia askearen arabera arautuko da, hurrengo paragrafoan ezarritakoari dagokionez izan ezik.

Portu Agintaritzak, ofizioz, kudeatzen duen portu bakoitzean mugatu ahal izango du zerbitzu bakoitzeko zerbitzu-ematearen kopurua, eremu erabilgarriak izatearen inguruan, instalazioen edukieran, segurtasunean edo ingurumen-arauetan oinarritutako arrazoi objektiboengatik,

En los servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías, las anteriores limitaciones podrán aplicarse por tipo de tráfico o carga.

El acuerdo de limitación, que incluirá la determinación del número de prestadores, se adoptará por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa consulta al Comité de Servicios Portuarios Básicos e informe de Puertos del Estado, y podrá afectar a toda la zona de servicio del puerto o a una parte de la misma.

La determinación del número de prestadores deberá realizarse considerando el mayor número posible de prestadores que permitan las circunstancias.

El acuerdo de limitación se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

Cuando la causa de la limitación sea la seguridad marítima, Puertos del Estado solicitará informe a la Dirección General de la Marina Mercante, que tendrá carácter vinculante, y se entenderá en sentido favorable si transcurre el plazo de 15 días sin que sea emitido de forma expresa.

Estas licencias se otorgarán por concurso de acuerdo con lo establecido en el artículo 67.3 de esta ley.

En estos casos las prescripciones técnicas del servicio fijarán un plazo de vigencia más breve que el que correspondería si se prestase el servicio en régimen de libre concurrencia.

En la medida en que se alteren las causas que la motivaron, dicha limitación será revisable total o parcialmente por la Autoridad Portuaria, previa consulta al Comité de Servicios Portuarios Básicos e informe de Puertos del Estado, quien solicitará informe vinculante a la Dirección General de la Marina Mercante cuando la causa de la limitación haya sido la seguridad marítima que se entenderá en sentido favorable si transcurre el plazo de 15 días sin que sea emitido de forma expresa.

Bidaiarientzako eta merkatu-gaiak manipulatu eta garraiatzeko zerbitzuetan, muga horiek aplikatu ahal izango dira edozein trafiko- edo zama-motarengatik.

Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak hartuko du mugatze-erabakia, zerbitzu-emaileen kopurua ezarriko duena, aldez aurretik Oinarrizko Portu Zerbitzuen Komitea kontsultatuta, eta «Estatuko Portuak» erakundeak txostena eginda; erabaki horrek ukitu ahal izango du portuko zerbitzu-gune osoa edo horren zati bat.

Zerbitzu-emaileen kopurua ezarri beharko da kontuan hartuz inguruabarrek ahalbidetzen duten zerbitzu-emaile gehien.

Mugatze-erabakia «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratuko da.

Mugatzearen arrazoia itsas segurtasuna denean, «Estatuko Portuak» erakundeak txostena eskatu dio Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiari; txosten horrek izaera loteslea izango du, eta ulertuko da aldekoa dela, baldin eta 15 eguneko epea igaro ondoren esanbidez ematen ez bada.

Lizentzia horiek lehiaketa bidez emango dira, lege honen 67.3 artikuluan ezarritakoarekin bat etorrituz.

Kasu horietan, zerbitzuaren xedapen teknikoek ezarriko dute zerbitzua lehia askearen araubidean ematen denean baino indarraldi laburragoa.

Mugatzea eragin zuten arrazoiak aldatzen diren neurrian, Portu Agintaritzak kasuan kasuko mugatzea oso-osoan edo zati batean berrikusiko du, aldez aurretik Oinarrizko Portu Zerbitzuen Komitea kontsultatuta, eta «Estatuko Portuak» erakundeak txostena eginda. Mugatzearen arrazoia itsas segurtasuna izan denean, Portu Agintaritzak txosten loteslea eskatuko dio Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiari; ulertuko da txosten hori aldekoa dela, baldin eta 15 eguneko epea igaro ondoren, esanbidez ematen ez bada.

Asimismo se solicitará informe a la autoridad ambiental competente cuando la causa de la limitación derive de normas medioambientales.

Cuando la autoridad portuaria sea prestadora del mismo servicio o servicios o de un servicio o servicios similares al objeto de limitación, o ejerza un control directo o indirecto sobre el prestador del mismo servicio o servicios o de un servicio o servicios similares en ese puerto, el acuerdo de limitación o su revisión será adoptado por el Consejo Rector de Puertos del Estado.

No obstante, aunque el número de prestadores esté limitado, el titular de una concesión demanial cuyo objeto sea la prestación de servicios al pasaje o de manipulación y transporte de mercancías, tendrá derecho a la obtención de una de las licencias para la prestación de dicho servicio, siempre que cumpla las condiciones exigidas para ello, que estarán restringidas al ámbito del dominio público en concesión.

Sin perjuicio de lo previsto en el apartado anterior, debido a la singularidad y especial incidencia del servicio de practica en la seguridad marítima, el número de prestadores quedará limitado a un único prestador en cada área portuaria.

A estos efectos, se entiende como área portuaria aquella que sea susceptible de explotación totalmente independiente incluyendo su accesibilidad marítima y, por tanto, que los límites geográficos de prestación del servicio de practica correspondientes a cada una de dichas áreas sean totalmente independientes.

La Dirección General de la Marina Mercante podrá requerir, por razones de seguridad marítima, la declaración de la limitación del número de prestadores en los demás servicios técnico-náuticos.

En el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios previsto en esta ley se podrá determinar el tipo de actividades comerciales y de servicios portuarios que puedan realizarse en la totalidad de la zona de servicio del puerto o en parte de la

Era berean, txostena eskatuko zaio ingurumen-agintaritzak eskudunari, mugatzearen arrazoia ingurumen-arauetan oinarritzen denean.

Mugatutako zerbitzua zein izan, eta Portu Agintaritzak zerbitzu bera edo berberak ematen dituenean, edo antzekoak, edota portu horretan zerbitzu hori edo horiek nahiz antzeko zerbitzuak ematen dituztenen gainean zuzeneko nahiz zeharkako kontrola gauzatzen duenean, «Estatuko Portuak» erakundearen Kontseilu Artezkeriak onartuko du mugatze-erabakia edo horren berrikuspena.

Hala ere, zerbitzu-emaileen kopurua mugatuta izan arren, demanio-emakida baten titularrak, emakida horren xedea denean bidaiarientzako edo merkatu-gaiak manipulatu eta garraiatzeko zerbitzuak ematea, eskubidea izango du, zerbitzu hori ematearen inguruko lizentzia bat lortzeko, betiere, horretarako baldintzak betetzen baditu, mugatuko direnak emakida bidezko jabari publikoaren esparrura.

Aurreko paragrafoan jasotakoari kalterik egin gabe, praktikaje-zerbitzuak itsas segurtasunean duen eragin garrantzitsu eta berezia dela eta, zerbitzu-emaileen kopurua zerbitzu-emaile bakarrera mugatuko da portu-alde bakoitzean.

Ondore horietarako, portu-aldea da modu guztiz independentean ustia daitekeena, horretara bilduz bertarako itsas irteera ere; beraz, portu-alde horietako bakoitzari dagokion praktikaje-zerbitzua emateko muga geografikoak ere guztiz independenteak dira.

Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiak agindu ahal izango du, itsas segurtasuneko arrazoiengatik, zerbitzu-emaileen kopurua mugatzea gainerako zerbitzu tekniko-nautikoetan.

Lege honek Portu Eremuak Erabiltzeko Plana jaso du, eta plan horretan zehaztu ahal izango da portuko zerbitzu-gune osoan edo horren zati batean gauzatu ahal izango diren merkataritza-jarduera eta portu-zerbitzu motak, bereziki, trafiko-mota

misma, en particular el tipo de tráfico y las categorías de carga que podrán manipularse en el puerto y la asignación de espacio o capacidad de infraestructura a tales actividades, sin que ello constituya limitación del número de prestadores del servicio.

Con el objeto de favorecer las medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de servicios portuarios, para los tipos de tráfico y categoría de cargas que puedan manipularse en un puerto, en el plan de utilización se asignará espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización.

Artículo 65. Pliegos reguladores y prescripciones particulares de los servicios básicos.

Puertos del Estado aprobará para el conjunto de los puertos de interés general los pliegos reguladores de cada servicio, previa audiencia de las organizaciones y asociaciones más representativas reconocidas por la ley cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego e informe de las Autoridades Portuarias y de los servicios jurídicos de Puertos del Estado.

Dichos pliegos establecerán las condiciones generales de acceso, de acuerdo con lo previsto en el artículo anterior, las obligaciones de servicio público a cargo de los prestadores y criterios de cuantificación de los costes de las mismas, los criterios generales para la consideración de una inversión como significativa, así como el estatuto jurídico de los derechos y deberes que se incorporarán a las licencias, con arreglo a lo dispuesto en esta ley y en las disposiciones que, en su caso, la desarrollen.

La Dirección General de la Marina Mercante informará con carácter vinculante los pliegos reguladores de los servicios de practica y técnico-náuticos, en lo que se refiere a la seguridad marítima, en el plazo de 15 días desde la recepción de la

eta portuan manipulatuta ahal izango diren zama-kategoriak, eta jarduera horiei esleituko zaien eremua edo azpiegituren norainokoa, horrek ezin izango duela mugatu zerbitzu-emaileen kopurua.

Portuko zerbitzuak ematean lehia sustatzeko neurriak ahalbidetzeko xedearekin, trafiko-motei eta portuan manipula daitezkeen zama-kategoriari begira, erabilera-planean esleituko da eremua edo behar adinako azpiegitura, bertan jardun ahal dezaten, emakidari edo baimenik izan ez arren, portuko zerbitzuen eragile direnek.

65. artikulua. Oinarrizko zerbitzuen agiri arauemaileak eta xedapen bereziak.

«Estatuko Portuak» erakundeak interes orokorreko portu guztiei begira onetsiko ditu zerbitzu bakoitzeko agiri arauemaileak, aldezturik ordezkaritza handieneko erakundeak eta elkarteak entzunda, halakoak legeak aitortutakoak direnean eta euren helburuek zuzeneko lotura dutenean Portu Agintaritzaren eta «Estatuko Portuak» erakundearen zerbitzu juridikoen kasuan kasuko agiriaren eta txostenaren xedearekin.

Agiri horiek ezarriko dituzte zerbitzuak eman ahal izateko baldintza orokorrak, aurreko artikuluan jasotakoarekin bat etorritik, zerbitzu-emaileek zerbitzu publikoaren inguruan dituzten betebeharrak eta betebeharrak horien kostuak zenbatzeko irizpideak, inbertsio bat garrantzitsutzat hartzeko irizpide orokorrak, bai eta, lege honetan xedatutakoaren arabera eta, hala denean, berau garatzeko xedapenen arabera, lizentziatara bilduko diren eskubideen eta eginbeharren estatutu juridikoa ere.

Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiak izaera loteslea izango duen txostena emango du, praktikaje-zerbitzuen eta zerbitzu tekniko-nautikoen agiri arauemaileen gainean, itsas segurtasunari dagokionez, 15 eguneko epean, agiriak

documentación, entendiéndose emitido en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que se haya dictado de forma expresa.

Las Autoridades Portuarias elaborarán, oído el Comité de Servicios Portuarios Básicos, las prescripciones particulares de cada servicio que, con carácter previo a su aprobación o modificación por el Consejo de Administración, deberán ser sometidas a informe de Puertos del Estado en cuanto a aquellas prescripciones que especifiquen o desarrollen lo previsto en los pliegos generales.

Estas prescripciones deberán ajustarse al pliego regulador del servicio y podrán aprobarse para diferentes zonas de un puerto, para toda su zona de servicio o, en su caso, para más de un puerto gestionado por la misma Autoridad Portuaria.

En los servicios de practica y técnico-náuticos, Puertos del Estado recabará informe vinculante de la Dirección General de la Marina Mercante en lo que se refiere a la seguridad marítima, que deberá ser emitido en el plazo de 15 días, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que se haya dictado de forma expresa.

La Autoridad Portuaria podrá modificar las prescripciones particulares del servicio cuando existan desajustes entre las características de la oferta y las necesidades de la demanda que afecten a la correcta prestación del servicio.

Los pliegos reguladores del servicio deberán ser publicados en el «Boletín Oficial del Estado».

Los acuerdos de aprobación y modificación de las prescripciones particulares deberán ser anunciados en dicho Boletín Oficial y publicados por las Autoridades Portuarias en formato físico y electrónico del modo que reglamentariamente se determine.

Las prescripciones particulares del servicio incluirán, entre otras:

- a) Requisitos de capacidad.
- b) Requisitos de solvencia económica, financiera, técnica y profesional adecuados

jasotzen dituenetik; ulertuko da txosten hori aldekoa dela, baldin eta epe hori igaro ondoren esanbidez ematen ez bada.

Portu Agintaritzek egingo dituzte zerbitzu bakoitzaren xedapen bereziak, Oinarrizko Portu Zerbitzuen Komitea entzun ondoren; Administrazio Kontseiluak xedapen horiek onetsi edo aldarazi aurretik, «Estatuko Portuak» erakundeak txostena eman beharko du horien gainean, agiri orokorretan jasotakoa zehaztu edo garatzen duten xedapenei dagokienez.

Xedapen horiek bat etorri beharko dira zerbitzuaren agiri arauemailearekin, eta onetsi ahal izango dira portu bateko gune desberdinetarako, portuko zerbitzu-gune osorako edo, hala denean, Portu Agintaritzak berberak kudeatutako portu bat baino gehiagorako.

Praktikaje-zerbitzuetan eta zerbitzu tekniko-nautikoetan, «Estatuko Portuak» erakundeak Merkataritzako Marinaren Zuzendaritza Nagusiari txosten loteslea eskatuko dio, itsas segurtasunari dagokionez. Txosten hori 15 eguneko epean eman beharko da; ulertuko da aldekoa dela, baldin eta epe hori igaro ondoren esanbidez ematen ez bada.

Portu Agintaritzak zerbitzuaren xedapen bereziak aldarazi ahal izango ditu, eskaintzaren ezaugarriak bat ez datozenean eskariaren beharrezanekin, baldin eta bat ez etortze horrek eragina badu zerbitzua zuzen emateko orduan.

Zerbitzuaren agiri arauemaileak «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratu beharko dira.

Portu Agintaritzek xedapen bereziak onetsi eta aldarazteko akordioak aldizkari ofizial horretan iragarri ez ezik, argitaratu ere egin beharko dituzte, formatu fisiko nahiz elektronikoa, erregelamendu bidez ezarritakoaren arabera.

Zerbitzuaren xedapen bereziek bere baitara bilduko dituzte, besteak beste:

- a) Gaitasun-betekizunak.
- b) Zerbitzu bakoitzari egokitutako ekonomia-, finantza-, teknika- eta lanbide-

a cada servicio.

c) Cobertura universal, con obligación de atender a toda demanda razonable en condiciones no discriminatorias.

d) Ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio.

e) Obligaciones de servicio público para que el servicio se preste en condiciones de regularidad y continuidad.

f) Obligaciones de servicio público relacionadas con la colaboración en la formación práctica local.

g) Obligaciones de servicio público relacionadas con la seguridad del puerto, salvamento y lucha contra la contaminación.

h) Obligaciones de protección del medio ambiente, si procede.

i) Cuantificación de las cargas anuales de las obligaciones de servicio público, criterios de revisión de dicha cuantificación, así como criterios de distribución objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios de dichas obligaciones entre los prestadores del servicio, entre los que se tomará en consideración la cuota de mercado de cada uno de ellos.

j) Medios materiales mínimos y sus características.

k) Medios humanos mínimos y su cualificación.

l) Niveles de rendimiento mínimo y de calidad del servicio.

m) Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión en función del volumen global de la demanda, estructura de costes y otras circunstancias acordes con las características del servicio, cuando proceda, así como las tarifas que puedan percibir cuando intervengan en servicios de emergencias, extinción de incendios, salvamento o lucha contra la contaminación.

n) Obligaciones de aportar a la Autoridad Portuaria la información que precise para el funcionamiento del servicio y le sea requerida por ésta para el debido cumplimiento de sus funciones.

ñ) Determinación de la inversión

kaudimenero betekizunak.

c) Estaldura unibertsala, eskari orori erantzuteko betebeharrarekin, bereizkeriarik gabeko baldintzetan.

d) Zerbitzu-emateak bere baitan hartzen duen esparru geografikoa.

e) Zerbitzu publikoko betebeharrak, zerbitzua erregulartasun- eta jarraitutasun-baldintzetan eman dadin.

f) Zerbitzu publikoko betebeharrak, tokiko prestakuntza praktikoari begira elkarlanean aritzearekin zerikusia dutenak.

g) Zerbitzu publikoko betebeharrak, portuko segurtasunarekin, salbamendurekin eta kutsaduraren aurka borrokatzearekin zerikusia dutenak.

h) Ingurumena babesteko betebeharrak, bidezkoa bada.

i) Zerbitzu publikoko betebeharren inguruan urtean dauden zamen zenbaketa, zenbaketa hori berrikusteko irizpideak, bai eta betebeharrak horiek zerbitzu-emateen artean banatzeko irizpide objektibo, garden, proportzional, ekitatezko eta bereizkeriarik gabekoak ere, irizpide horien artean kontuan hartuko dela zerbitzu-emate bakoitzaren merkatu-kوتا.

j) Gutxienero baliabide materialak eta horien ezaugarriak.

k) Gutxienero giza baliabideak eta horien kualifikazioa.

l) Zerbitzuaren gutxienero etekin- eta kalitate-mailak.

m) Tarifaren egitura, gehieneko tarifak eta berrikuspen-irizpideak, eskariaren kopuru osoaren, kostu-egituraren eta zerbitzuaren ezaugarriekin bat datozen beste inguruabar batzuen arabera gauzatuko direnak, bidezkoa denean, bai eta jaso ditzaketen tarifak ere, larrialdietako, suteak itzaltzeko, salbamenduko edo kutsaduraren aurka borrokatzeko zerbitzuetan esku hartzen dutenean.

n) Portu Agintaritzari zerbitzuaren jardunbiderako beharrezkoa den informazioa emateko betebeharrak, horrek hala eskatzen dionean bere eginkizunak behar bezala betetzeko.

ñ) Inbertsio garrantzitsua zehaztea.

significativa.

- o) Plazo de vigencia de la licencia.
- p) Garantías que aseguren el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades.
- q) Tasas portuarias que procedan conforme a esta ley.
- r) Causas de extinción, entre las que deberán figurar las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de las exigencias de seguridad para la prestación del servicio y de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan.

Artículo 66. Plazo de la licencia.

El plazo máximo de la licencia para la prestación de servicios portuarios básicos será el siguiente:

- a) Servicio de practicaje:
10 años.
- b) Servicios técnico-náuticos:
 - b.1) Amarre y desamarre:
8 años.
 - b.2) Remolque portuario:
13 años.
- c) Servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías:
 - c.1) Sin inversión significativa:
8 años.
 - c.2) Con inversión significativa en equipos y material móvil:
 - 1.º Cuando el servicio requiera la ocupación privativa de dominio público portuario:
15 años.
 - 2.º En otro caso:
10 años.
 - c.3) Con inversión significativa en obras e instalaciones fijas no incluidas en el número siguiente:

30 años.
 - c.4) Con inversión significativa en infraestructuras portuarias de abrigo, de accesos marítimos, de muelles y de relleno

- o) Lizentziaren indarraldia.
- p) Betebeharrak eta erantzukizunak gauzatuko direla ziurtatzen dituzten bermeak.
- q) Lege honen arabera bidezkoak diren portu-tasak.
- r) Azkentze-arrazoiak, halakoen artean izan beharko direla zerbitzu publikoko betebeharrak, zerbitzua ematearen inguruko segurtasun-eskakizunak eta ingurumena babesteko bidezkoak diren betebeharrak ez gauzatzea.

66. artikulua. Lizentziaren epea.

Oinarrizko portu-zerbitzuak emateko lizentziaren gehieneko epea hurrengoa izango da:

- a) Praktikaje-zerbitzua:
10 urte.
- b) Zerbitzu tekniko-nautikoak:
 - b.1) Amarratzea eta desamarratzea:
8 urte.
 - b.2) Portu-atoia:
13 urte.
- d) Bidaiarientzako eta merkatu-gaiak manipulatu eta garraiatzeko zerbitzuak:
 - c.1) Inbertsio garrantzitsurik egin gabe:
8 urte.
 - c.2) Ekipamenduetan eta material mugikorretan inbertsio garrantzitsuak eginda:
 - 1. Zerbitzuak portuko jabari publikoaren okupazio pribatiboa behar duenean:
15 urte.
 - 2. Osterantzekoan:
10 urte.
 - c.3) Obra eta instalazio finkoetan inbertsio garrantzitsua eginda, obra eta instalazio horiek ez direnean hurrengo zenbakian jasotakoak:
30 urte.
 - c.4) Babeserako, itsasora irteteko, moiletako eta azalera handiak sortzeko beteguneetarako portu-azpiegiturretan

para generación de grandes superficies:
35 años.

d) Servicio de recepción de desechos generados por buques:

d.1) Sin inversión significativa:

8 años.

d.2) Con inversión significativa:

12 años.

El plazo de vigencia de la licencia no será renovable cuando se haya limitado el número de prestadores de servicios, salvo el de las licencias relativas a los servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías que se presten sobre dominio público portuario otorgado en concesión al titular de aquélla, que podrá ser renovado mientras se encuentre vigente dicha concesión.

Cuando no exista limitación del número de prestadores, las licencias se renovarán por el plazo que corresponda, previa acreditación por el titular del cumplimiento de los requisitos previstos en la ley, en el pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio que se encuentren en vigor.

La solicitud de renovación deberá presentarse en el semestre anterior a la expiración del plazo de la licencia.

Transcurrido el plazo de tres meses desde la solicitud sin que se notifique resolución expresa, se entenderá otorgada la renovación.

Artículo 67. Procedimiento de otorgamiento de licencias.

Las licencias para la prestación de servicios portuarios básicos podrán solicitarse en cualquier momento a la Autoridad Portuaria correspondiente, salvo que haya sido limitado el número de prestadores, en cuyo caso se otorgarán por concurso de acuerdo con lo previsto en el apartado 3 de este artículo.

El plazo máximo para notificar resolución expresa sobre las solicitudes de licencia será de tres meses.

Transcurrido dicho plazo sin que se

inbertsio esanguratsuak eginda:

35 urte.

d) Ontziek sortutako zaborrak jasotzeko zerbitzua:

d.1) Inbertsio garrantzitsurik egin gabe:

8 urte.

d.2) Inbertsio garrantzitsua eginda:

12 urte.

Lizentziaren indarraldia ezin izango da berriztatu zerbitzu-emaleen kopurua mugatu denean, horren salbuespen izanik bidaiarientzako eta merkatu-gaiak manipulatu eta garraiatzeko zerbitzuei buruzko lizentziak, zerbitzu horiek ematen direnean lizentziaren titularrari emakidaren bidez emandako portuko jabari publikoaren gainean; izan ere, kasu horietan, lizentziaren indarraldia berriztatu ahal izango da, emakida hori indarrean dagoen bitartean.

Zerbitzu-emaleen kopurua mugatu ez denean, lizentziak berriztatuko dira kasuan kasuko eperako, baina titularrak alde aurretik egiaztatu beharko du legearen, agiri arauemailearen eta zerbitzuari dagokionez indarrean dauden xedapen berezien betekizunak gauzatzen dituela.

Berriztatze-eskabidea aurkeztu beharko da lizentziaren epea agortu aurreko sei hilekoan.

Eskabidea egin ondoren hiru hilabete igaro eta esanbidezko ebazpenik jakinarazten ez bada, ulertuko da berriztatzea eman dela.

67. artikulua. Lizentziak emateko prozedura.

Oinarrizko portu-zerbitzuak emateko lizentziak edozein unetan eskatu ahal izango zaizkio kasuan kasuko Portu Agintaritzari, zerbitzu-emaleen kopurua mugatu denean izan ezik; azken kasu horretan, lizentziak lehiaketa bidez emango dira, artikulua honetako 3. paragrafoarekin bat etorritik.

Lizentzia-eskabideen esanbidezko ebazpena jakinarazteko gehieneko epea hiru hilabetekoa izango da.

Epe hori igarotzen bada ebazpena

notifique la resolución, se entenderá estimada la solicitud, salvo que se oponga a lo establecido en el pliego regulador o en las prescripciones particulares del servicio.

Cuando no esté limitado el número de prestadores del servicio y el conjunto de ellos no pudiera atender, a juicio de la Autoridad Portuaria, la cobertura total de la demanda en las condiciones fijadas en las prescripciones particulares del servicio, la Autoridad Portuaria prestará el servicio en concurrencia para garantizar la cobertura total de la demanda, de conformidad con lo previsto en el artículo 60.4 de esta ley.

Cuando el acceso a la prestación de los servicios básicos haya sido limitado de conformidad con lo previsto en los apartados 5 y 6 del artículo 64 de esta ley, las licencias se otorgarán mediante concurso.

Las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán, previo informe de Puertos del Estado, el pliego de bases de cada concurso, que contendrá, al menos, la determinación del número de licencias a otorgar, los requisitos para participar en el mismo, la información a facilitar por el solicitante y los criterios de adjudicación, que deberán ser objetivos y no discriminatorios.

El plazo para la presentación de las ofertas no podrá ser inferior a 52 días desde la publicación de la convocatoria del concurso.

Si las ofertas presentadas no garantizaran, a juicio de la Autoridad Portuaria, la cobertura total de la demanda en las condiciones fijadas en las prescripciones particulares, la Autoridad Portuaria podrá establecer condiciones adicionales de prestación del servicio, con criterios de proporcionalidad y no discriminación, con objeto de alcanzar dicha cobertura.

Cuando se solicite licencia para la prestación del servicio ligada al uso privativo de una determinada superficie del puerto, la adjudicación de la licencia estará vinculada al otorgamiento del correspondiente título administrativo, en

jakinarazi gabe, eskabideari oniritzia eman zaiola ulertuko da, salbu eta eskabide horrek agiri arauemailean edo zerbitzuaren xedapen berezietan ezarritakoaren aurka egiten duenean.

Zerbitzu-emaileen kopurua mugatuta ez dagoenean eta, Portu Agintaritzaren ustez, zerbitzu-emaile horiek ezin dutenean eskaria oso-osoan estali, zerbitzuaren xedapen berezietan ezarri baldintzetan, Portu Agintaritzak lehia-araubidean emango du zerbitzua, eskaria oso-osoan estaltzea bermatzeko, lege honen 60.4 artikuluan ezarritakoarekin bat etorritz.

Oinarrizko zerbitzuak emateko aukera mugatu denean, lege honen 64. artikuluko 5 eta 6. paragrafoek jasotakoarekin bat etorritz, lizentziak lehiaketa bidez emango dira.

Portu Agintaritzek egin eta onetsiko dute, aldez aurretik «Estatuko Portuak» erakundeak txostena eginda, lehiaketa bakoitzeko oinarrien agiria; agiri horrek, gutxienez, jasoko du eman beharreko lizentzia-kopuruaren zehaztapena, lehiaketa horretan parte hartzeko betekizunak, eskatzaileak aurkeztu beharreko informazioa eta adjudikazio-irizpideak, objektiboak eta bereizkeriarik gabekoak izan beharko direnak.

Eskaintzak aurkezteko epea ezin da izan 52 egunetik beherakoa, lehiaketaren deialdia egin denetik.

Portu Agintaritzaren ustez, aurkeztutako eskaintzek ez badute bermatzen eskaria oso-osoan estaltzea, xedapen berezietan ezarri baldintzetan, Portu Agintaritzak zerbitzua emateko baldintza gehigarriak ezarri ahal izango ditu, proportzionaltasun-irizpideekin eta bereizkeriarik gabeko irizpideekin, estaldura hori lortzeko xedearekin.

Zerbitzua emateko lizentzia eskatzen denean, lizentzia hori portuko azalera jakin bat modu pribatiboan erabiltzeko, lizentziaren adjudikazioa lotuko zaio kasuan kasuko administrazio-titulua emateari; kasu horretan, bi eskabideen

cuyo caso el plazo máximo para notificar la resolución expresa de ambas solicitudes será de ocho meses.

Transcurrido dicho plazo sin que se notifique resolución expresa, se entenderá desestimada la solicitud.

Asimismo, cuando se solicite licencia para la prestación del servicio en una superficie otorgada ya en concesión, la adjudicación de la licencia estará vinculada a la existencia de un contrato entre el solicitante y el titular de la concesión.

El plazo máximo para notificar la resolución expresa de la solicitud será el previsto en el apartado 1 de este artículo.

La convocatoria del concurso así como los acuerdos de otorgamiento y de renovación de las licencias de prestación de los servicios deberán ser publicados en el «Boletín Oficial del Estado».

Artículo 68. Contenido de las licencias.

Las licencias deberán incluir, al menos:

- a) Identificación de la persona física o jurídica titular de la licencia y la sede de la empresa.
- b) Clase de licencia otorgada, general o específica, y objeto de la misma.
- c) Ámbito geográfico al que se extiende la prestación del servicio.
- d) Obligaciones de servicio público que procedan.
- e) Medios materiales y sus características.
- f) Medios humanos y su cualificación.
- g) Requisitos de seguridad para la prestación del servicio.
- h) Obligaciones de protección del medio ambiente, si procede.
- i) Niveles de rendimiento y de calidad del servicio.
- j) Estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión, si procede.
- k) Plazo de vigencia.
- l) Garantías.
- m) Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de

esanbidezko ebazpena emateko gehieneko epea zortzi hilabetekoa izango da.

Epe hori igarotzen bada esanbidezko ebazpenik jakinarazi gabe, eskabideari gaitziritzia eman zaiola ulertuko da.

Era berean, lizentzia eskatzen denean zerbitzua emateko alde aurretik emakidaren bidez emandako azalera batean, lizentziaren adjudikazioa lotuko zaio eskatzailearen eta emakidatitularren arteko kontratua egoteari.

Eskabidearen esanbidezko ebazpena jakinarazteko gehieneko epea izango da artikuluko honetako 1. paragrafoan jasotakoa.

Lehiaketaren deialdia, bai eta zerbitzuak emateko lizentziak eman nahiz berriztatzeko akordioak ere, «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratu beharko dira.

68. artikulua. Lizentzien edukia.

Lizentziek bere baitara bildu beharko dute, gutxienez:

- a) Lizentziaren titularra den pertsona fisikoaren edo juridikoaren identifikazioa eta enpresaren egoitza.
- b) Emandako lizentzia-mota, orokorra edo berezia, eta horren xedea.
- c) Zerbitzu-emateak bere baitan hartzen duen esparru geografikoa.
- d) Zerbitzu publikoko betebeharrak, bidezkoak diren heinean.
- e) Baliabide materialak eta horien ezaugarriak.
- f) Giza baliabideak eta horien kualifikazioa.
- g) Zerbitzua emateko segurtasun-betekizunak.
- h) Ingurumena babesteko betebeharrak, bidezkoa bada.
- i) Zerbitzuaren etekin- eta kalitate-mailak.
- j) Tarifen egitura, gehieneko tarifak eta berrikuspen-irizpideak, bidezkoa bada.
- k) Indarraldia.
- l) Bermeak.
- m) Merkataritza-, industria- nahiz zerbitzu-jarduerak gauzatzean jabari publikoa modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko

servicios.

n) Compensación económica, si procede.

Las licencias para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías que estén restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima o terminal dedicada a uso particular no incluirán las cláusulas referidas a cobertura universal, estructura tarifaria y tarifas máximas, niveles de rendimiento y obligaciones de servicio público relativas a continuidad y regularidad en función de la demanda del puerto, pudiendo ser el titular de la licencia titular de la autorización o concesión, o recaer estas últimas en otra persona.

Los medios humanos y materiales deberán ser los adecuados para atender al volumen y características de los tráficos que pueda operar en las condiciones de seguridad y calidad exigidas, así como de continuidad y regularidad que exijan sus propios tráficos.

Dichos medios quedarán adscritos al servicio de esos tráficos, sin perjuicio de las obligaciones de servicio público que sean pertinentes.

En las terminales dedicadas a usos particulares, los medios humanos establecidos en la licencia para la prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías tendrán las limitaciones establecidas en el apartado 2 de la disposición adicional séptima y el régimen legal previsto en el apartado 1 de la disposición adicional séptima.

A los efectos previstos en esta ley, se entenderá por estación marítima dedicada a uso particular aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se presten servicios al pasaje transportado en buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en dicho título.

Se entiende por terminal dedicada a uso

tasa.

n) Konpentsazio ekonomikoa, bidezkoa bada.

Bidaiarientzako eta merkatu-gaiak manipulatu eta garraiatzeko zerbitzuak emateko lizentziek, halakoak mugatzen direnean erabilera pribatuko itsas geltoki edo terminal baten esparru geografikora, ez dituzte jasoko estaldura unibertsalaren, tarifen egitura eta gehieneko tarifen, etekin-mailen eta, portuko eskariaren arabera, jarraitutasunari nahiz erregulartasanari buruzko zerbitzu publikoko betebeharren klausulak; lizentziaren titularra izan daiteke baimenaren edo emakidaren titularra edo azken horien gaineko titulartasuna hirugarren pertsona batek izan dezake.

Giza baliabideak eta baliabide materialak trafikoen kopuruari eta ezaugarriei aurre egiteko beste izan beharko dira, jardun ahal izateko galdatutako segurtasun- eta kalitate-baldintzetan, bai eta trafiko horiek galdatutako jarraitutasun- eta erregulartasun-baldintzetan ere.

Baliabide horiek zerbitzu horien mende atxikiko dira, zerbitzu publikoko betebeharrei kalterik egin gabe, halakoak egokiak direnean.

Erabilera pribatuetarako terminaletan, merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko lizentzietan ezarritako giza baliabideek izango dituzte zazpigarren xedapen gehigarriaren 2. paragrafoko mugak eta zazpigarren xedapen gehigarriko 1. paragrafoko lege-araubidea.

Lege honetan jaso ondoreetarako, erabilera pribaturako itsas geltokia izango da emakidaren edo baimenaren bidez emandakoa, merkataritzako trafiko orokorrari zabaldu gabe, bidaiariei zerbitzuak emateko, betiere, bidaiari horiek garraiatzen badira titularraren enpresa ontzi-ustiatzaileek edo titular horren enpresa-taldeko enpresek, halakoak titulu horretan baimenduta daudenean, bakarrik ustiatutako ontzietan.

Erabilera pribaturako terminala izango da

particular aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías del titular de la misma, o de sus accionistas o partícipes, con influencia efectiva en la gestión o control de la terminal o del grupo de empresas al que pertenezca, o se operen buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en dicho título.

Asimismo, tendrá la consideración de terminal dedicada a uso particular aquella otorgada en concesión al titular de una planta de transformación o instalación industrial o a una empresa de su mismo grupo empresarial, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías directa y exclusivamente vinculadas con la referida planta o instalación de procesamiento industrial, y esté expresamente identificada en el título concesional.

Las mencionadas terminales habrán de disponer de atraque otorgado en concesión o autorización, y la planta o instalación estar ubicada en el interior de la zona de servicio del puerto, o bien conectada con los espacios concesionados mediante instalaciones de transporte fijas, específicas y exclusivas, esto es, tubería, cinta o infraestructuras ferroviarias de utilización exclusiva de origen a destino.

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

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

Artículo 69. Registros de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios Básicos.

Se crea en cada Autoridad Portuaria un Registro de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios Básicos en los puertos que gestiona, que tendrá carácter público y

emakidaren edo baimenaren bidez emandakoa, merkataritzako trafiko orokorrari zabaldu gabe, dela merkatu-gaiak manipulatzeko, titularrarenak nahiz horren akziodun edo partaideenak, halakoek benetako eragina dutenean terminalaren edo terminal horren enpresa-taldearen kudeaketan edo kontrolean, dela titularraren enpresa ontzi-ustiatzaileek edo titular horren enpresa-taldeko enpresek, halakoak titulu horretan baimenduta daudenean, bakarrik ustiatutako ontziek jarduteko.

Edu berean, erabilera pribaturako terminala izango da emakidaren bidez emandakoa, transformazio-instalazio baten nahiz industria-instalazio baten titularrari edo titular horren enpresa-talde bereko enpresa bati, merkataritzako trafiko orokorrari zabaldu gabe, baldin eta halakoetan, manipulatzeko badira prozesatze-instalazio horiei zuzenean eta modu eskusiboan lotutako merkatu-gaiak, eta hori esanbidez identifikatu bada emakida-tituluaren.

Aipatu terminal horiek emakidaren edo baimenaren bidez emandako atrakalekua izan beharko dute, eta instalazioa kokatu beharko da portuko zerbitzu-gunearen barruan, edo emakidaren bidez emandako eremuekin ondo konektatuta egon beharko da, garraiorako instalazio finko, berezi eta eskusiboen bidez, hau da, hodi, zinta edo abiapuntutik jomugarako erabilera eskusiboko tren-azpiegituren bidez.

Emakida bidezko tituluetan esanbidez jaso beharko da erabilera pribaturako itsas geltokiaren edo terminalaren izaera.

Artikulu honetan jaso ondoreetarako, enpresa-taldea dagoela ulertuko da, uztailaren 28ko 24/1988 Legeak, Balore Merkatuari buruzkoak, 4. artikuluan aipatu kasuetan.

69. artikulua. Oinarrizko Portu Zerbitzuak Emateko Enpresen Erregistroak.

Portu Agintaritzak bakoitzean Oinarrizko Portu Zerbitzuak Emateko Enpresen Erregistroa sortuko da, horrek kudeatzen dituen portuei begira; erregistro horrek

se dividirá en tantas secciones como servicios básicos se relacionan en el artículo 60.2 de esta ley.

En este registro se inscribirán los prestadores de servicios autorizados.

La inscripción, se practicará de oficio por la Autoridad Portuaria tras la notificación del título habilitante.

Se crea en Puertos del Estado el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios Básicos, que tendrá carácter público y se dividirá por secciones, una por cada servicio básico que se preste.

En este registro se inscribirá a todos los prestadores de servicios básicos.

Dicha inscripción se practicará de oficio por Puertos del Estado, debiendo cada Autoridad Portuaria suministrarle información sobre las licencias otorgadas.

El Registro General y los Registros de cada Autoridad Portuaria de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios Básicos, se regularán por orden del Ministerio de Fomento.

Estos registros deberán contener los datos necesarios para que Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias puedan ejercer las funciones de regulación y control que tengan atribuidas.

Artículo 70. Modificación de las licencias.

Con arreglo a los principios de objetividad y proporcionalidad, la Autoridad Portuaria podrá modificar las condiciones impuestas a los titulares de licencias, previa audiencia de los interesados, cuando hayan sido modificados los pliegos reguladores o las prescripciones particulares del servicio.

La modificación establecerá un plazo para que los titulares se adapten a lo en ella dispuesto.

Transcurrido dicho plazo sin que haya tenido lugar la adaptación, las licencias quedarán sin efecto.

La Autoridad Portuaria podrá aprobar, a solicitud del prestador del servicio y en las condiciones previstas en las prescripciones

izaera publikoa izango du eta lege honen 60.2 artikuluko oinarrizko zerbitzuak adina atal izango ditu.

Erregistro horretan inskribatuko dira baimendutako zerbitzu-emaileak.

Portu Agintaritzak ofizioz egingo du inskripzioa, ahalbidetze-titulua jakinarazi ondoren.

«Estatuko Portuak» erakundeak sortuko da Oinarrizko Portu Zerbitzuak Emateko Enpresen Erregistro Orokorra; erregistro horrek izaera publikoa izango du eta atalka antolatuko da, atal bat izango duela emandako oinarrizko zerbitzu bakoitzeko.

Erregistro horretan inskribatuko dira oinarrizko zerbitzuak ematen dituzten guztiak.

«Estatuko Portuak» erakundeak ofizioz egingo du inskripzio hori; Portu Agintaritzak bakoitzak emandako lizentzien gaineko informazioa eman beharko dio horri.

Sustapen Ministerioaren aginduaren bidez arautuko dira Oinarrizko Portu Zerbitzuak Emateko Enpresen Erregistro Orokorra eta Portu Agintaritzak bakoitzeko Erregistroak.

Erregistro horiek behar adinako datu jasoko dituzte, «Estatuko Portuak» erakundeak eta Portu Agintaritzek eratxikita dituzten arauketa- eta kontrol-eginkizunak gauzatu ahal izateko.

70. artikulua. Lizentziak aldaraztea.

Objektibotasun- eta proportzionaltasun-printzipioekin bat etorriz, Portu Agintaritzak aldarazi ahal izango ditu lizentzia-titularrei ezarritako baldintzak, aldez aurretik interesdunak entzunda, zerbitzuaren agiri arauemaileak edo xedapen bereziak aldarazi direnean.

Aldarazpenak epe bat ezarriko du, titularrak aldarazpen horretan xedatutakoari egokitzeko.

Epe hori igarotzen bada, egokitzapena gauzatu gabe, lizentziak ondorerik gabe geratuko dira.

Portu Agintaritzak onetsi ahal izango du, zerbitzu-emaileak hala eskatuta eta zerbitzuaren xedapen berezietan jasotako

particulares del servicio, la modificación de los medios humanos y materiales fijados en la licencia.

No se podrán aprobar modificaciones por debajo del límite mínimo establecido en las prescripciones particulares del servicio.

Artículo 71. Transmisión de las licencias.

Las licencias podrán transmitirse a personas distintas de aquellas a las que fueron originariamente otorgadas cuando se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

- a) Que la transmisión se haga a favor de una persona física o jurídica que cumpla los requisitos señalados en el artículo 64.1.
- b) Que los transmitentes y los adquirentes cumplan los requisitos específicos establecidos en los pliegos reguladores y en las prescripciones particulares del servicio en relación con la posibilidad de transmisión de la licencia.
- c) Que se cumplan los requisitos previstos en el artículo 117.3 cuando la licencia se transmita junto con la concesión del dominio público en el que se desarrolla la actividad.

La transmisión estará en todo caso subordinada a la previa conformidad de la Autoridad Portuaria y, en su caso, a la preceptiva autorización de las autoridades de competencia de acuerdo con lo previsto en los artículos 14 y siguientes de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, teniendo, respecto de los contratos de trabajo del personal del titular de la licencia, los efectos previstos en la legislación laboral.

Artículo 72. Causas de extinción.

Las licencias podrán extinguirse por alguna de las siguientes causas:

- a) Por transcurso del plazo previsto en la licencia.
- b) Revocación por pérdida o incumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 64.1, de las condiciones establecidas en el título habilitante o por la no adaptación a los pliegos reguladores o prescripciones particulares, de acuerdo con

baldintzetan, lizentzian ezarritako giza baliabideak eta baliabide materialak aldaraztea.

Ezin izango dira aldarazpenak onetsi, zerbitzuaren xedapen berezietan ezarri gutxieneko mugaren azpitik.

71. artikulua. Lizentziak eskualdatzea.

Lizentziak hasieran zein pertsonari eman eta horiez besteko pertsonari eskualdatu ahal izango zaizkie, aldi berean hurrengo inguruabarrak gertatzen direnean:

- a) Eskualdaketa 64.1 artikuluko betekizunak gauzatzen dituen pertsona fisiko edo juridikoaren mesedetan egitea.
- b) Eskualdatzaileek eta eskuratzzaileek zerbitzuaren agiri arauemailetan eta xedapen berezietan lizentzia eskualdatzeko aukerari dagokionez ezarritako betekizun bereziak gauzatzea.
- c) 117.3 artikuluan jasotako betekizunak gauzatzea, lizentzia eskualdatzen denean, jarduera zein jabari publikotan gauzatu eta jabari horren gaineko emakidarekin batera.

Edozein kasutan, eskualdaketa egongo da Portu Agintaritzaren baimenaren mende eta, hala denean, lehia-agintaritzek nahitaez eman beharreko baimenaren mende, uztailaren 17ko 16/1989 Legeak, Lehia Defendatzekoak, 14. artikuluan eta hurrengoetan jasotakoarekin bat etorritik; eskualdaketak lan-legerian jasotako ondoreak izango ditu, lizentzia-titularrak dituen langileen lan-kontratuei dagokienez.

72. artikulua. Azkentze-arrazoiak.

Lizentziak hurrengo arrazoietako batengatik azkendu ahal izango dira:

- a) Lizentzian jasotako epea igarotzeagatik.
- b) Lizentzia ezeztatzeagatik, galtzen direnean edo gauzatzen ez direnean 64.1 artikuluko betekizunak edo ahalbidetze-tituluak ezarritako baldintzak, edota agiri arauemaileei nahiz xedapen bereziei ez egokitzeagatik, lege honen 70.1 artikuluan

lo previsto en el artículo 70.1 de esta ley.

c) Revocación cuando, como consecuencia de la declaración de limitación del número de prestadores, el número de licencias en vigor supere el de la limitación, sin perjuicio de la indemnización que corresponda.

Reglamentariamente se establecerá el procedimiento a seguir para la revocación de las licencias.

d) Por extinción de la concesión o autorización o rescisión del contrato a los que se refiere el artículo 67.4 de esta ley.

e) Por las demás causas previstas en el pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio.

Corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria acordar la extinción de las licencias, previa audiencia al interesado, salvo en el supuesto previsto en el párrafo a) del apartado anterior, en el que la extinción se producirá de forma automática.

SECCIÓN 4.ª AUTOPRESTACIÓN E INTEGRACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS BÁSICOS

Artículo 73. Ámbito de aplicación.

A efectos de esta ley, se considera autoprestación la situación en la que una empresa que pudiendo contratar servicios portuarios con empresas autorizadas se presta a sí misma una o varias categorías de tales servicios con personal propio embarcado y material propio, sin que normalmente se celebre ningún tipo de contrato con terceros a efectos de tal prestación.

El personal de la empresa autorizada para la autoprestación deberá cumplir los requisitos de cualificación exigidos al personal de las empresas prestadoras de servicios portuarios.

Asimismo, se entiende que existe integración de servicios cuando el concesionario o el titular de una autorización de una estación marítima o de una terminal dedicada a uso particular presta a los buques que operan en la misma uno o varios servicios de practica y técnico-náuticos, con medios propios, sin

jasotakoarekin bat etorri.

Lizentzia ezeztatzeagatik, zerbitzu-emaileen kopurua mugatzeko adierazpenaren ondorioz, indarreko lizentzia-kopuruak mugatutako kopurua gainditzen duenean, kasuan kasuko kalte-ordainari kalterik egin gabe.

Erregelamendu bidez ezarriko da lizentziak ezeztatzeako prozedura.

d) Legearen 67.4 artikulua aipatu dituen emakida edo baimena azkentzeagatik edo kontratua hutsaltzeagatik.

e) Zerbitzuaren agiri arauemailean eta xedapen berezietan jasotako gainerako arrazoiengatik.

Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluari dagokio lizentziak azkentzeko erabakia hartzea, alde aurretik interesduna entzunda, aurreko paragrafoko a) idatz-zatiko kasuan izan ezik; kasu horretan azkentzea modu automatikoan gertatuko da.

4. ATALA. OINARRIZKO PORTU ZERBITZUEN AUTOPRESTAZIOA ETA INTEGRAZIOA

73. artikulua. Aplikazio-esparrua.

Lege honen ondoretarako, autoprestazio-egoeratzat jotzen da enpresa batek, portu-zerbitzuak baimendutako enprekin kontratatu ditzakeenak, zerbitzu horietariko kategoria bat edo batzuk bere buruari ematea, ontziratuta dituen langileekin eta material propioarekin, usu, zerbitzu-emate horren ondoretarako, hirugarrenekin inolako kontratu-motarik egin gabe

Autoprestaziorako baimendutako enpresetako langileek gauzatu beharko dituzte portu-zerbitzuak ematen dituzten enpresetako langileei zein kualifikazio-betekizun galdu eta betekizun berberak.

Era berean, zerbitzuen integrazioa dagoela ulertuko da, erabilera pribaturako itsas geltoki edo terminal baten emakidadunak edo baimenaren titularrak bertan jarduten duten ontziei ematen dizkienean praktikajeko zerbitzu bat edo batzuk eta zerbitzu tekniko-nautikoak, bere baliabideekin, hirugarrenekin xedetzat

celebrar contrato con terceros cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios.

En este supuesto, el naviero que opere en dicha estación marítima o terminal podrá elegir entre los servicios técnico-náuticos integrados y los abiertos al uso general.

Asimismo, cuando en terminales dedicadas a uso particular la Autoridad Portuaria imponga la manipulación de mercancías ajenas, la operación de buques de terceros o, en éstas y en una estación marítima, la prestación de servicios al pasaje transportado en buques de terceros, los servicios técnico-náuticos a este porcentaje de tráfico deberán ser prestados por las empresas autorizadas a la prestación del servicio abierto al uso general.

Los servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías que preste el titular de la terminal deberán cumplir lo previsto en el párrafo primero del artículo 68.2.

La autoprestación y la integración de servicios serán autorizadas por la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de la Administración marítima en lo que se refiere a la seguridad marítima, que deberá emitirse en el plazo de 15 días desde su solicitud, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

Respecto del plazo de resolución se estará a lo dispuesto en el artículo 67, con los efectos establecidos en el mismo.

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

En el servicio de practica je no se podrá autorizar la autoprestación, sin perjuicio de la obtención de exenciones de practica je, conforme a lo previsto en el artículo 81.2.

A su vez no se podrá autorizar la integración de servicios, salvo en los

zerbitzu horiek ematen duten kontraturik egin gabe.

Kasu horretan, itsas geltoki edo terminal horretan jarduten duen ontzi-ustiatzaileak aukeratu ahal izango du integratutako zerbitzu tekniko-nautikoen eta erabilera orokorrari zabalduetako zerbitzuen artean.

Orobat, erabilera pribaturako terminaletan Portu Agintaritzak ezartzen duenean, inoren merkatu-gaiak manipulatzeko, hirugarrenen ontzien eragiketarako gauzatzea edo, terminal horietan eta itsas geltoki batean, hirugarrenen ontzietan garraiatutako bidaiariei zerbitzua ematea, trafiko horren ehunekoaren arabera zerbitzu tekniko-nautikoak eman beharko dituzte erabilera orokorrari zabalduetako zerbitzua emateko baimenduta dauden enpresek.

Bidaiarientzako eta merkatu-gaiak manipulatu eta garraiatzeko terminalaren titularrak ematen dituen zerbitzuek bete beharko dute 68.2 artikuluko lehenengo letrakadan jasotakoa.

Portu Agintaritzak baimenduko ditu zerbitzuen autoprestazioa eta integrazioa, aldezturik itsas Administrazioak txosten loteslea eginda, itsas segurtasunari dagokionez. Txosten hori 15 eguneko epean eman beharko da; ulertuko da aldekoa dela, baldin eta epe hori igaro ondoren esanbidez ematen ez bada.

Ebazpenaren epeari dagokionez, 67. artikuluan xedatutakoa hartuko da kontuan, artikulua horretan ezarritako ondorekin.

Inola ere ezin izango zaie autoprestaziorik baimendu Pariseko Memorandumak urtero aurkeztutako zerrenda beltzean zein estatu izan eta estatu horietako banderadun ontzietan edo zerrenda horretan arrisku handiko edo arrisku oso handiko moduan deskribatutakoei.

Praktikaje-zerbitzuan ezin izango da baimendu autoprestaziorik, praktikaje-salbuespenak lortzea gorabehera, 81.2 artikuluan jasotakoarekin bat etorritik.

Gainera, ezin izango da baimendu zerbitzuen integrazioa; horren salbuespen

supuestos de puertos, atracaderos particulares o terminales en régimen de concesión situados fuera de los límites geográficos de prestación del servicio portuario de practica, así como en aquellas otras situaciones excepcionales de análogas características a las anteriores.

Artículo 74. Requisitos y procedimiento.

Las licencias que autoricen la autoprestación o la integración de cada uno de los servicios deberán ajustarse a las condiciones previstas en los pliegos reguladores y prescripciones particulares de los servicios, excluyendo del contenido de dichas licencias las cláusulas a las que se refiere el artículo 68.2, con las condiciones establecidas en el mismo, y con las que, en su caso, haya determinado la Administración marítima en el informe previsto en el apartado 3 del artículo 73.

Entre los requisitos técnicos para la prestación de los servicios portuarios en régimen de autoasistencia o integración de servicios se incluirán en todo caso los medios humanos y materiales suficientes que permitan desarrollar las operaciones unitarias habituales en la terminal o estación marítima, tanto las más simples como las más complejas, en las mismas condiciones de seguridad y calidad que se exigen para el resto de los prestadores.

Las solicitudes de licencias para la autoprestación o la integración de servicios podrán ser denegadas por alguna de las razones previstas en el artículo 64.5 que justifican la limitación de operadores.

Las licencias para la autoprestación o la integración de servicios podrán solicitarse en cualquier momento y se otorgarán por el plazo previsto en el artículo 66, pudiendo ser renovadas conforme a lo indicado en dicho precepto.

Artículo 75. Compensaciones económicas.

En las licencias de autoprestación y en las de integración de servicios se establecerá la compensación económica que, en su

dira emakida-araubidearen mende dauden portu, atrakaleku pribatu edo terminalak, halakoak praktikajeko portu-zerbitzua emateko muga geografikoetatik kanpo daudenean, bai eta horien antzeko ezaugarriak dituzten beste salbuespeneko egoera batzuk ere.

74. artikulua. Betekizunak eta prozedura.

Zerbitzu bakoitzaren autoprestazioa edo integrazioa baimentzeko lizentziak bat etorri beharko dira zerbitzuetako agiri arauemaileetan eta xedapen berezietan jasotako baldintzekin; lizentzia horien edukitik bazter utziko dira 68.2 artikulua aipatu klausulak, artikulua horretan ezarri baldintzekin, eta, hala denean, Itsas Administrazioak ezarri dituenekin, 73. artikuluko 3. paragrafoak jasotako txostenean.

Portu-zerbitzuak autoprestazio- edo integrazio-araubidearen mende emateko betekizun teknikoen artean egongo dira beti, behar adinako giza baliabideak eta baliabide materialak, ahalbidetuko dutenak terminalean edo itsas geltokian ohiko eragiketa banakakoak, errazenak nahiz zailenak, garatzea, gainerako zerbitzu-emaileei begira galdatzen diren segurtasun- eta kalitate-baldintza berberetan.

Zerbitzuen autoprestaziorako edo integraziorako lizentzia-eskabideei ezezkua eman ahal izango zaie, 64.5 artikuluan jasotako arrazoietakoa batengatik, halakoek eragileen kopurua mugatzea justifikatzen duten heinean.

Zerbitzuen autoprestaziorako edo integraziorako lizentziak edozein unetan eskatu ahal izango dira, eta 66. artikuluan jaso eperako emango dira; berriztatu ere egin ahal izango dira, manu horretan ezarritakoarekin bat etorritik.

75. artikulua. Konpentsazio ekonomikoak.

Zerbitzuen autoprestaziorako eta integraziorako lizentzietan ezarriko da, hala denean, titularrek ordaindu behar duten

caso, sus titulares deban abonar como contribución para que las obligaciones de servicio público que recaen sobre los titulares de licencias abiertas al tráfico general puedan ser atendidas, en particular las de mantener la regularidad y continuidad de los servicios.

Dicha compensación se determinará de conformidad con los criterios de distribución objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios establecidos en las prescripciones particulares del servicio.

El valor de la compensación económica anual será facturado por la Autoridad Portuaria a los titulares de licencias de autoprestación o integración de servicios, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares del servicio, distribuyéndose entre los prestadores del servicio abierto al uso general con arreglo a los criterios previstos en las referidas prescripciones particulares.

SECCIÓN 5.ª LA REGULACIÓN DE LA COMPETENCIA EN LOS SERVICIOS PORTUARIOS BÁSICOS

Artículo 76. Funciones de los organismos públicos portuarios.

Con el fin de fomentar la competencia efectiva en el mercado de los servicios básicos, Puertos del Estado ejercerá, sin perjuicio de las competencias de otros organismos, las siguientes funciones:

- a) Aprobar los pliegos reguladores de cada servicio para el conjunto de los puertos de interés general conforme a lo dispuesto en esta ley, en los que se incluirán normas que protejan la libre competencia, a fin de promover la existencia de una pluralidad de oferta de servicios.
- b) Informar las prescripciones particulares de los servicios en lo que se refiere a aquellos aspectos que especifiquen o desarrollen los pliegos reguladores aprobados por Puertos del Estado.
- c) Informar el acuerdo de limitación del número de prestadores de un servicio básico y la revisión del mismo.
- d) Poner en conocimiento del Servicio de

konpentsazio ekonomikoa; ordainketa horrek kontribuzio-izaera izango du, titular horiek gauza ditzaten trafiko orokorrari zabaldutako lizentzien titularren zerbitzu publikoko betebeharrak, bereziki, zerbitzuen erregulartasunari eta jarraitutasunari eustearen ingurukoak.

Kompentsazio hori zehaztuko da zerbitzuaren xedapen berezietan ezarri banaketa-irizpide objektibo, garden, proportzional, ekitatezko eta bereizkeriarik gabekoekin bat etorritz.

Urteko konpentsazio ekonomikoa balioa Portu Agintaritzak fakturatuko die zerbitzuaren autoprestazioko edo integrazioko titularrei, zerbitzuaren xedapen berezietan ezarritako baldintzetan; konpentsazio hori banatuko da erabilera orokorrari zabaldutako zerbitzua ematen dutenen artean, aipatu xedapen berezietako irizpideen arabera.

5. ATALA. ESKUMENAREN ARAUKETA OINARRIZKO PORTU ZERBITZUETAN

76. artikulua. Portuetako erakunde publikoen eginkizunak.

Oinarrizko zerbitzuen merkatuan lehia eragingarria suspertzeko helburuarekin, «Estatuko Portuak» erakundeak hurrengo eginkizunak gauzatuko ditu, beste erakunde batzuen eskumenei kalterik egin gabe.

- a) Zerbitzu bakoitzaren agiri arauemaileak onestea, interes orokorreko portu guztientzat, lege honetan xedatutakoarekin bat etorritz; agiri horietan lehia askea babesteko arauak jasoko dira, zerbitzu-eskaintza anitza sustatzeko helburuarekin.
- b) Zerbitzuen xedapen berezien gaineko txostenak egitea, «Estatuko Portuak» erakundeak onetsitako agiri arauemaileak zehaztu edo garatzeko inguruabarrei dagokienez.
- c) Oinarrizko zerbitzu baten emaileen kopurua mugatzeko erabakiaren eta horren berrikuspenaren gaineko txostena egitea.
- d) Lehia Defendatzeko Zerbitzuari

Defensa de la Competencia, oídas las Autoridades Portuarias afectadas, los actos, acuerdos, prácticas o conductas de los que pudiera tener noticia en el ejercicio de sus atribuciones y, en particular, las realizadas por los prestadores de servicios abiertos al uso general que tengan una posición dominante para un determinado tipo de tráfico y carga en varios puertos que sirvan a un mismo mercado, siempre que presenten indicios de resultar contrarios a la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia y puedan alterar la libre competencia en el ámbito supraautonómico o en el conjunto del mercado nacional.

Asimismo, cuando dichos acuerdos, prácticas o conductas afecten sólo al ámbito autonómico, se pondrán en conocimiento del órgano competente de la comunidad autónoma.

En ambos casos, Puertos del Estado, comunicará al Servicio de Defensa de la Competencia u órgano autonómico competente todos los elementos de hecho a su alcance y, en su caso, remitirá un dictamen no vinculante de la calificación que le merecen dichos hechos.

- e) La llevanza del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios Básicos y la elaboración del informe de competitividad previstos en el artículo 79.
- f) Establecer recomendaciones para las Autoridades Portuarias y entidades prestadoras de servicios, en el marco de las conclusiones obtenidas por el Observatorio Permanente.
- g) Emitir circulares dirigidas a las entidades prestadoras de servicios, con el objeto de evitar o corregir prácticas contrarias a la libre competencia, que serán vinculantes una vez que se publiquen en el «Boletín Oficial del Estado».
- h) La autorización, regulación y control de los servicios básicos cuando excepcionalmente sean prestados por las Autoridades Portuarias de acuerdo con lo

jakinaraztea, ukitutako Portu Agintaritzak entzun ondoren, euren eginkizunak gauzatzean izan ditzaketen egintza, akordio, eginera edo jokabideen berri, eta, bereziki, erabilera orokorrari zabalduetako zerbitzu-emaileek gauzatutakoak, zerbitzu-emaile horiek nagusitasun-egoera dutenean, trafiko eta zama jakin bati dagokionez, merkatu bera hornitzen duten portu batzuetan. Nolanahi ere, egintza, akordio, eginera edo jokabide horiek izan beharko dituzte uztailaren 17ko Lehia Defendatzeko 16/1989 Legearen aurkako zantzuak, eta lehia askeari kalte egiteko modukoak izan beharko dira, autonomiaz gaindiko esparruan edo merkatu nazional osoan.

Era berean, akordio, eginera edo jokabide horiek autonomia-erkidegoetako esparrua bakarrik ukitzen dutenean, autonomia-erkidegoko organo eskudunari jakinaraziko zaizkio halakoak.

Bi kasuetan, «Estatuko Portuak» erakundeak Lehia Defendatzeko Zerbitzuari edo autonomia-erkidegoko organo eskudunari jakinaraziko dizkio eskuragarri dituen egitatezko osagai guztiak eta, hala denean, izaera loteslerik gabeko irizpena bidaliko dio, bere ustez egitate horiek merezi duten kalifikazioaren inguruan.

- e) Oinarrizko Portu Zerbitzuen Merkatuaren Behatoki Iraunkorraz arduratzea eta lehiakortasun-txostena egitea, bi-biak ere 79. artikulua aipatutakoak.
- f) Portu Agintaritzentzako eta zerbitzuak ematen dituzten erakundeentzako gomendioak ematea, Behatoki Iraunkorrek ateratako ondorioen esparruan.
- g) Zerbitzuak ematen dituzten erakundeentzako zirkularrak ematea, lehia askearen aurkako eginerak saihestu edo zuzentzeko xedearekin; zirkular horiek lotesleak izango dira «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratu ondoren.
- h) Oinarrizko zerbitzuak baimendu, arautu eta kontrolatzea, salbuespenez Portu Agintaritzek ematen dituztenean halakoak, 60.4 artikuluan ezarritakoarekin bat etorritik,

previsto en el artículo 60.4 y la aprobación de las tarifas en este supuesto.

i) Adoptar el acuerdo de limitación del número de prestadores del servicio y su revisión cuando la Autoridad Portuaria sea prestadora del servicio.

j) La llevanza del Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios Básicos a que se refiere el apartado 2 del artículo 69.

k) Autorizar los convenios, pactos o acuerdos que celebren dos o más Autoridades Portuarias, a fin de garantizar el marco de competencia interportuaria.

l) Arbitrar en los conflictos que puedan surgir entre las entidades prestadoras de servicios, a solicitud de éstas, cuando trasciendan del ámbito territorial de una Autoridad Portuaria y, en su caso, entre dos Autoridades Portuarias por razón de los servicios prestados en cada una de ellas o en ambas.

m) La propuesta de resolución de expedientes sancionadores por infracciones muy graves, en cuantía inferior a 1.202.024,21 euros.

Las Autoridades Portuarias fomentarán la libre competencia en su propio ámbito territorial, a cuyo fin ejercerán, sin perjuicio de las competencias de otros organismos, las siguientes funciones:

a) El otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes de la prestación de servicios.

b) El control del cumplimiento de las obligaciones de servicio público que se impongan a los titulares de licencias de prestación de servicios básicos y de los medios para su financiación, dictando al efecto las resoluciones que procedan.

c) La aprobación de las tarifas máximas en los servicios básicos abiertos al uso general cuando el número de prestadores del servicio esté limitado o sea insuficiente para garantizar la competencia.

Asimismo, controlarán la transparencia de las tarifas y conceptos que se facturen.

eta kasu horretako tarifak onestea.

i) Zerbitzu-emaileen kopurua mugatzeko akordioa hartzea eta akordio hori berrikustea, zerbitzua Portu Agintaritzak ematen duenean.

j) 69. artikuluko 2. paragrafoko Oinarrizko Portu Zerbitzuak Emateko Enpresen Erregistro Orokorraz arduratzea.

k) Portuen arteko lehia-esparrua bermatzeko helburuarekin bi Portu Agintaritzak edo gehiagok egindako hitzarmen, itun edo akordioak baimentzea.

l) Tartekari gisa jardutea, erakunde zerbitzu-emaileen artean sor daitezkeen gatasketan, erakunde horiek hala eskatzen dietenean, betiere, gatazkok Portu Agintaritzaren baten lurralde-esparrua gainditzen badute, eta, hala denean, bi Portu Agintaritzaren artean sor daitezkeen gatasketan, euretariko bakoitzean edo bietan emandako zerbitzuak direla eta.

m) Arau-hauste oso astunen ondoriozko zehapen-espeditenteen ebazpen-proposamena egitea, zehapena 1.202.024,21 eurotik beherakoa denean.

Portu Agintaritzek lehia askea suspertuko dute euren lurralde-esparruan; horretarako hurrengo eginkizunak gauzatuko dituzte, beste erakunde batzuen eskumenei kalterik egin gabe:

a) Zerbitzuak ematea ahalbidetzeko administrazio-tituluak ematea.

b) Oinarrizko zerbitzuak emateko lizentzien titularrei ezarri zerbitzu publikoaren betebeharrak gauzatzen direla kontrolatzea, eta betebeharrak finantzatzeko baliabideak kontrolatzea, ondore horietarako bidezkoak diren ebazpenak emanaz.

c) Erabilera orokorrari zabalduko oinarrizko zerbitzuetan gehieneko tarifak onestea, zerbitzu-emaileen kopurua mugatuta dagoenean edo behar adinakoa ez denean lehia bermatzeko.

Era berean, fakturatutako tarifa eta kontzeptuen gardentasuna kontrolatuko dute.

d) Adoptar el acuerdo de limitación del número de prestadores de los servicios, salvo cuando la Autoridad Portuaria sea prestadora del servicio.

e) El ejercicio de la potestad sancionadora para los supuestos de comisión de infracciones graves tipificadas en la ley.

f) Informar a Puertos del Estado sobre los actos, acuerdos, pactos o conductas de las que pudiera tener noticia en el ejercicio de sus atribuciones y que presente indicios de resultar contrarios a la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, a fin de que aquél lo ponga en conocimiento del Servicio de Defensa de la Competencia u órgano autonómico competente.

g) Arbitrar en los conflictos que puedan surgir entre las entidades prestadoras de servicios, a solicitud de éstas, en el ámbito territorial de una Autoridad Portuaria.

h) La llevanza del Registro de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios Básicos en los puertos que gestionen, a que se refiere el artículo 69.1.

Artículo 77. Régimen de incompatibilidades.

Ninguna persona física o jurídica que disponga de título habilitante para la prestación de un servicio portuario básico abierto al uso general, o que tenga una participación directa o indirecta que le permita influir de forma efectiva en una empresa titular del mismo, podrá tener una participación directa o indirecta que le permita influir de manera efectiva en la gestión o control de otra empresa que preste o vaya a prestar el mismo servicio en el mismo puerto, bien cuando cualquiera de ellas ostente una posición dominante en la actividad objeto de la licencia, o cuando como consecuencia de esta participación pueda obtener dicha posición dominante.

A los efectos de esa ley, se considera tenedor de una posición dominante en un puerto a quien ostenta una cuota de mercado superior al 60 por ciento en dicha actividad o a quien a través de empresas

d) Zerbitzu-emaileen kopurua mugatzeko akordioa hartzea, zerbitzua Portu Agintaritzak ematen duenean izan ezik.

e) Zehatzeko ahala egikaritzea, legean tipifikatutako arau-hauste astunak gauzatzen direnean.

f) «Estatuko Portuak» erakundeari jakinaraztea, euren eginkizunak gauzatzean izan ditzaketen egintza, akordio, itun edo jokabideen berri, halakoek badituzte uztailaren 17ko Lehia Defendatzeko 16/1989 Legearen aurkako zantzuak, erakunde horrek hori berori jakinarazi diezaion Lehia Defendatzeko Zerbitzuari edo autonomia-erkidegoko organo eskudunari.

g) Tartekari gisa jardutea, Portu Agintaritzaren baten lurralde-esparruan, erakunde zerbitzu-emaileen artean sor daitezkeen gatazketan, erakunde horiek hala eskatzen dietenean.

h) Kudeatzen dituzten portuetan arduratzea 69.1 artikulua aipatu Oinarrizko Portu Zerbitzuak Emateko Enpresen Erregistro Orokorraz.

77. artikulua. Bateriaezintasunen araubidea.

Erabilera orokorrari zabalduko oinarriko portu-zerbitzua emateko ahalbidetze-tituludun pertsona fisiko edo juridikoek, edo zuzeneko nahiz zeharkako partaidetza dela bide, halako tituludun enpresa batean benetako eragina izan dezaketen pertsona fisiko edo juridikoek, ez dute izango zuzeneko edo zeharkako partaidetzarik, horrek ahalbide diezaieketenean benetan eragina izatea portu berean zerbitzu bera ematen duen edo emango duen enpresaren kudeaketa edo kontrolean. Debeku horren ondoreetarako, pertsona horiek izan behar dute nagusitasun-egoera lizentziaren xede den jardueran edota nagusitasun-egoera hori eskuratzeko aukera izan, partaidetza horren ondorioz.

Lege honen ondoreetarako, portu batean nagusitasun-egoera izango du jarduera horretan ehuneko 60 baino merkatu-kuota handiagoa duenak, edo enpresa batzuen bidez, horietan benetako eragina izanik,

en las que tenga influencia efectiva alcance dicho porcentaje.

Así mismo, en el caso de sociedades mercantiles, se presume que existe influencia efectiva en la gestión o control de una entidad, cuando la participación directa o indirecta en el capital o en otros valores que confieran derechos políticos, iguale o supere la proporción del 25 por ciento.

Si por causas sobrevenidas, derivadas de fusiones, adquisiciones u otro tipo de acuerdos societarios, una persona física o jurídica se encontrara incurso en alguno de los supuestos previstos en el apartado anterior, deberá bloquear sus derechos de voto en aquella o aquellas que dieron lugar a tal situación y presentar a la Autoridad Portuaria un plan de enajenación de participaciones a ejecutar en un plazo de 12 meses a partir del momento en que se produjo el exceso.

En el caso de que el número de licencias esté limitado, estos organismos podrán autorizar excepcionalmente el mantenimiento de las participaciones que superen el límite, durante el tiempo necesario para formular e implementar un plan de ampliación o reducción del número de licencias para la prestación de los servicios básicos afectados, que deberá ser efectivo en el transcurso del indicado plazo de 12 meses.

A efectos de que pueda comprobarse el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente artículo, las empresas autorizadas para la prestación de servicios básicos deberán comunicar a las Autoridades Portuarias cualquier cambio significativo de su composición accionarial, o proyecto firme del mismo, para su anotación en los registros previstos en el artículo 69.

El titular de una licencia para la prestación de un servicio de practica no podrá participar, por sí mismo o a través de personas físicas o jurídicas interpuestas, en el capital o en la gestión de empresas autorizadas para la prestación de cualquier servicio técnico-náutico en el mismo puerto, salvo en los supuestos previstos en el

gutxienez, ehuneko hori duenak.

Modu berean, merkataritzako sozietateen kasuan, uste da erakunde baten kudeaketa edo kontrolean benetako eragina dagoela, kapitaleko edo eskubide politikoak eratzkitzen dituzten beste balio batzuetako partaidetzak, zuzenean edo zeharka, ehuneko 25eko proportzioa berdindu edo gainditzen duenean.

Bat-egite, eskuratze edo antzeko beste sozietate-akordioek eratorritako gertatze bidezko arrazoiengatik, pertsona fisiko edo juridiko bat aurreko paragrafoko kasuren batean izanez gero, bere boto-eskubideak blokeatu beharko ditu, egoera hori eragin duen enpresan edo eragin duten enpresetan, eta Portu Agintaritzari aurkeztu beharko dio partaidetzak besterentzeko plana, 12 hilabeteko epean betearazi beharko dena, gaindikina sortu zenetik zenbatzen hasita.

Lizentzien kopurua mugatuta badago, erakunde horiek salbuespen moduan baimendu ahal izango dute muga gainditzen duten partaidetzei eustea, ukitutako oinarrizko zerbitzuak emateko lizentzien kopurua gehitzeko edo murrizteko plana azaldu eta ezartzeko behar den denbora-tartean; plan hori eragingarria izan beharko da aipatu 12 hilabeteko epean.

Artikulu honetako betebeharrak gauzatzen direla egiaztatu ahal izateko, oinarrizko zerbitzuak emateko baimena duten enpresek Portu Agintaritzari komunikatu beharko diete euren akzio-osaeran izandako edozein aldaketa garrantzitsu, edo horren inguruan sendotutako proiektua, 69. artikuluko erregistroetan horri buruzko idatzoharra egin dadin.

Praktikajeko zerbitzua emateko lizentziaren titularrak ezin izango du partaidetzarik izan, berak bakarrik edo tartekatutako pertsona fisiko nahiz juridikoen bidez, portu berean edozein zerbitzu tekniko-nautiko emateko baimenduta dauden enpresen kapitalean edo kudeaketan, lege honetako 73. artikuluan ezarritako kasuetan izan ezik.

artículo 73 de esta ley.

Artículo 78. Separación contable.

Los titulares de licencias de prestación de servicios básicos deberán llevar para cada puerto una estricta separación contable, con arreglo a los usos y prácticas comerciales admitidos, entre dichos servicios y sus otras actividades.

La misma obligación será exigible a la Autoridad Portuaria cuando preste algún servicio básico.

Esta obligación no será exigible a los titulares de estaciones marítimas y terminales dedicadas a usos particulares, ni a los autorizados a la autoprestación o a la integración de servicios.

La separación de cuentas habrá de acreditarse ante la Autoridad Portuaria mediante informe de auditoría realizado de acuerdo con la normativa sobre Auditoría de Cuentas.

Artículo 79. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios Básicos.

Se crea un Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios Básicos, adscrito a Puertos del Estado, con la finalidad de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones.

Por orden del Ministro de Fomento se establecerá la composición y funcionamiento del Observatorio Permanente, garantizando la presencia de Autoridades Portuarias, comunidades autónomas y organizaciones representativas a nivel nacional de los prestadores, trabajadores y usuarios de servicios portuarios básicos.

En Canarias y Baleares se crearán Observatorios Permanentes de ámbito archipelágico.

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

78. artikulua. Kontabilitate-bereizketa.

Oinarrizko zerbitzuak emateko lizentzien titularrek portu bakoitzari begira erabat bereizitako kontabilitatea izango dute, onartutako merkataritza-usadio eta -egineren arabera, zerbitzu horien eta euren beste jarduera batzuen artean.

Betebehar bera galdutako zaio Portu Agintaritzari, horrek oinarrizko zerbitzuren bat ematen duenean.

Betebehar hori ez zaie galdutako erabilera pribatuetarako itsas geltoki eta terminalletako titularrei, ezta zerbitzuen autoprestaziorako edo integraziorako baimena eman zaienei ere.

Kontuen bereizketa Portu Agintaritzaren aurrean egiaztatu beharko da, Kontuen Auditoretzarako arautegiaren arabera egindako auditoretza-txostenaren bidez.

79. artikulua. Oinarrizko Portu Zerbitzuei buruzko Merkatuaren Behatoki Iraunkorra.

Oinarrizko Portu Zerbitzuei buruzko Merkatuaren Behatokia sortuko da, «Estatuko Portuak» erakundeari atxikita, helburu izanik zerbitzuen prezioei eta kalitateari dagokienez lehiakortasun-baldintzak aztertzea eta gomendioak emateko oinarri izango diren lehiakortasun-aldagaiak akordatzea.

Sustapen Ministroaren aginduaren bidez Behatoki Iraunkorraren osaera eta jardunbidea ezarriko dira; bermatuko da bertan izatea Portu Agintaritzak, autonomia-erkidegoak eta oinarrizko portu-zerbitzuetako zerbitzu-emateen, langileen eta erabiltzaileen nazio-mailako ordezkartza-erakundeak

Kanarietan eta Balearretan uhartedi-esparruko Behatoki Iraunkorrak sortuko dira.

«Estatuko Portuak» erakundeak lehiakortasunaren inguruko txostena egingo du urtero, Behatoki Iraunkorraren azterketa eta ondorioak oinarri hartuta.

Txosten hori Sustapen Ministerioari

Fomento.

Artículo 80. Comité de Servicios Portuarios Básicos.

En el Consejo de Navegación y Puerto se constituirá un Comité de servicios portuarios básicos, del que formarán parte los usuarios de servicios básicos u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas y representativas de ámbito nacional.

La Autoridad Portuaria consultará, al menos una vez al año, a dicho Comité en relación con las condiciones de prestación de dichos servicios y, en particular, sobre las tarifas de los servicios básicos abiertos al uso general, la organización y la calidad de los servicios.

El informe del Comité se remitirá al Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios Básicos.

SECCIÓN 6.ª DISPOSICIONES PARTICULARES

Artículo 81. Servicio de practicaaje.

Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida y las maniobras náuticas dentro de los límites geográficos de la zona de practicaaje en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en esta ley, en el reglamento del servicio y en el pliego regulador del mismo.

Este servicio se prestará a bordo de los buques, incluyéndose en el mismo las instrucciones impartidas por los prácticos desde el momento en que partan de la estación de practicaaje para prestar el servicio.

El servicio de practicaaje será obligatorio en los puertos cuando así lo determine la Administración marítima.

No obstante, la Administración marítima podrá establecer exenciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaaje en cada puerto, con criterios basados en la experiencia local del capitán o patrón del buque, las características del buque, la naturaleza de la carga, las

bidaliko zaio.

80. artikulua. Oinarrizko Portu Zerbitzuen Komitea.

Nabigazio eta Portu Kontseiluan eratuko da Oinarrizko Portu Zerbitzuen Komitea, horren kide izango direla oinarrizko zerbitzuen erabiltzaileak edo horiek ordezkatzeko dituzten erakundeak eta nazio-esparruan langileen eta zerbitzu-emaileen sektorekako erakundeetatik ordezkaria handiena edo ordezkaria dutenak.

Portu Agintaritzak urtean behin gutxienez kontsultatuko du Komite hori, zerbitzu horiek emateko baldintzen inguruan eta, bereziki, erabilera orokorrari zabalduko oinarrizko zerbitzuen tarifei, zerbitzuen antolaketari eta zerbitzuen kalitateari buruz.

Komitearen txostena igorriko zaio Oinarrizko Portu Zerbitzuei buruzko Merkatuaren Behatokiari.

6. ATALA. XEDAPEN BEREZIAK

81. artikulua. Praktikaje-zerbitzua.

Praktikajetzat ulertzen da ontzietako eta tresna flotatzaileetako kapitainei emandako aholkularitza-zerbitzua, euren sarrera nahiz irteera eta maniobra nautikoak errazteko, praktikaje-guneko muga geografikoen barruan, segurtasun-baldintzetan eta lege honetan, zerbitzuaren erregelamenduan eta horren agiri arauemaileen ezarritakoaren arabera.

Zerbitzu hori ontzien barruan emango da, bere baitara bilduz praktikakoek zerbitzua emateko praktikaje-geltokitik irten orduko agintzen dituzten jarraibideak ere.

Portuetan praktikaje-zerbitzua nahitaezkoa izango da Itsas Administrazioak hala ezartzen duenean.

Hala ere, Itsas Administrazioak salbuespenak ezarri ahal izango ditu portu bakoitzean praktikaje-zerbitzua erabiltzeko betebeharraren inguruan, horretarako irizpideak oinarrizko direla ontziko kapitainaren edo patroiairen tokiko esperientzian, ontziaren ezaugarrietan,

peculiaridades del puerto y otras circunstancias que reglamentariamente se prevean previo informe del Consejo de Navegación y Puerto y del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puertos de España.

La Administración marítima realizará pruebas teóricas y prácticas necesarias para habilitar como práctico de puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas de conocimientos teóricos.

La Autoridad Portuaria determinará el número de prácticos necesarios para la prestación del servicio, previo informe de la Capitanía Marítima, del Consejo de Navegación y Puerto y del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puertos de España, y expedirá sus nombramientos.

Las Autoridades Portuarias facilitarán la formación práctica en el puerto.

A tal efecto, dicha formación se impondrá como obligación de servicio público a las empresas proveedoras del servicio de practica, de acuerdo con el pliego regulador y las prescripciones particulares del servicio, en los cuales se determinará el número máximo de aspirantes que pueden ser aceptados en cada proceso de selección, así como su plazo de vigencia.

Artículo 82. Servicio de remolque portuario.

Se entiende por servicio de remolque portuario aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a los movimientos de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.

El pliego regulador y las prescripciones particulares del servicio contendrán los medios que deban incorporar los remolcadores para colaborar con las

zamaren izaeran, portuko berezitasunetan eta erregelamendu bidez, aldez aurretik Nabigazio eta Portu Kontseiluak eta Espainiako Portu Praktikoen Elkargo Ofizial Nazionalak txostena eginda, ezarriko diren beste inguruabar batzuetan,

Itsas Administrazioak behar adinako proba teoriko eta praktikokoak egingo ditu portu-praktiko gisa gaitu ahal izateko lege bidezko baldintzak eta lanbide-titulazioak dituzten praktikogaiak; ezaguera teorikoko probak gaindi ditzaketen praktikogaien kopuruaren inguruan ez dago mugarik.

Itsas Kapitaintzak, Nabigazio eta Portu Kontseiluak eta Espainiako Portu Praktikoen Elkargo Ofizial Nazionalak txostena egin ondoren, Portu Agintaritzak zehaztuko du zerbitzua emateko behar den praktiko kopurua eta egingo ditu praktiko horien izendapenak.

Portu Agintaritzek ahalbidetuko dute portuko prestakuntza praktikoa.

Horretarako, prestakuntza hori zerbitzu publikoko betebeharraren moduan ezarriko zaie praktikaje-zerbitzua ematen duten enpresei, zerbitzuaren agiri arauemailearekin eta xedapen bereziekin bat etorritik; horietan zehaztuko da hautaketa-prozesu bakoitzean gehienez onar daitekeen praktikogai-kopurua, bai eta prozesu horren indarraldia ere.

82. artikulua. Portu-atoiaren zerbitzua.

Portu-atoiaren zerbitzua da xedetzat duena, portuko zerbitzu-guneko uren barruan, atoiaren eramandako ontzia deritzon ontzi bat mugitzen laguntzeko eragiketa nautikoa, gauzatu behar dena ontzi horretako kapitainaren jarraibideak aintzat hartuta, atoi-eramaile deritzen beste ontzi baten edo batzuen laguntzaz, ontzi horien indar eragilea baliatuta edo ontzi horiek bideko lagun nahiz eskueran izateko aukera baliatuta.

Zerbitzuaren agiri arauemaileak eta xedapen bereziek jasoko dituzte atoi-eramaileek izan beharko dituzten baliabideak Administrazio eskudunekin

Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina, así como las compensaciones que, en su caso, deberá percibir el prestador del servicio por los medios exigidos.

Artículo 83. Servicio de amarre y desamarre de buques.

Se entiende por servicio de amarre aquel servicio portuario cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria, en el orden conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.

Se entiende por servicio de desamarre aquél cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de amarre siguiendo las instrucciones del capitán.

El servicio de amarre será realizado por los trabajadores que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en cada caso en la disposición adicional quinta de esta ley.

La formación práctica específica se impondrá como obligación de servicio público a las empresas prestadoras del servicio de amarre y desamarre de buques, de acuerdo con lo previsto en el correspondiente pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio.

Artículo 84. Servicios al pasaje.

Los servicios al pasaje incluyen:

a) Servicio de embarque y desembarque de pasajeros, integrado por los servicios de organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible el acceso de los pasajeros desde la estación marítima o el muelle a los buques de pasaje y viceversa.

b) Servicio de carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje, integrado por:

b.1) Servicio de carga y descarga de equipajes, consistente en los servicios de

elkarlanean aritzeko, suteak itzaltzeko, itsas salbamenduko eta itsasoko kutsaduraren aurka borrokatzeko zerbitzuetan, bai eta, hala denean, zerbitzu-emaileak jaso beharko dituen konpentsazioak, galdatu zaizkion baliabideengatik.

83. artikulua. Ontziak amarratu eta desamarratzeko zerbitzua

Amarratze-zerbitzua portu-zerbitzua da, xede duena ontzi baten amarrak batzea, luzatzea eta helburu horretarako ezarritako osagaiei lotzea, ontziko kapitainaren jarraibideak aintzat hartuta, Portu Agintaritzak zehaztutako amarratze-sektorean, atrakatze-, desamarratze- eta desatrakatze-eragiketak errazteko egoki den hurrenkeran.

Desamarratze-zerbitzua da xede duena ontzi baten amarrak amarratze-osagaietatik askatzea, kapitainaren jarraibideak aintzat hartuta.

Amarratze-zerbitzua gauzatuko dute lege honetako bosgarren xedapen gehigarrian kasu bakoitzari begira ezarritako betekizunak zein izan eta betekizunok gauzatzea egiaztatzen dituzten langileek.

Prestakuntza praktikoa berezia zerbitzu publikoko betebeharrak gisa ezarritako ontzien amarratze- eta desamarratze-zerbitzua ematen duten enpresei, zerbitzuaren kasuan kasuko agiri arauemailean eta xedapen berezietan jasotakoarekin bat etorritik.

84. artikulua. Bidaiarientzako zerbitzuak.

Bidaiarientzako zerbitzuek euren baitara biltzen dituzte:

a) Bidaiariak ontziratze eta lehorreratze zerbitzua; zerbitzu hori osatzen dute bidaiariak itsas geltokitik edo moilatik ontzietara sartzeko eta alderantzizko eragiketa egiteko behar diren baliabideak antolatu, kontrolatu eta, hala denean, maneiatzeko zerbitzuek.

b) Bagajeak eta bidaiara-araubideko ibilgailuak kargatu eta deskargatzeko zerbitzua; zerbitzu hori osatuko dute:

b.1) Bagajea kargatzeko eta deskargatzeko zerbitzuak; halakoetara biltzen dira

organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para la recepción de los equipajes en tierra, su transporte a bordo del buque y su colocación en el lugar establecido, así como para la recogida de los equipajes a bordo del buque, su transporte a tierra y su entrega.

b.2) Servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje, consistente en los servicios de organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible la transferencia de estos vehículos, en ambos sentidos, entre el muelle o zona de aparcamiento y el buque.

No estará incluido en el servicio portuario básico el manejo de pasarelas, rampas y otros medios mecánicos de la Autoridad Portuaria cuando se efectúe con su propio personal.

Las Autoridades Portuarias podrán autorizar a los navieros la prestación de servicios al pasaje cuando se ejecuten con medios y personal del buque, una vez que se acredite la idoneidad de los medios técnicos empleados.

La Autoridad Portuaria podrá imponer las condiciones necesarias a fin de que se garantice la realización de la operación en condiciones de seguridad.

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

Artículo 85. Servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.

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

1.1 Las actividades de carga y estiba comprenden:

bagajeak lehorrean jasotzeko, ontzian garraiatzeko eta ezarritako lekuan jartzeko, bai eta bagajeak ontzian jasotzeko, lehorrean garraiatzeko eta itzultzeko ere, behar diren baliabideak antolatu, kontrolatu eta, hala denean, maneiatzeko zerbitzuak.

b.2) Bidaia-araubidean dauden ibilgailuen karga eta deskargarako zerbitzua; horretara biltzen dira ibilgailu horiek, norabide bietan, moilaren edo aparkalekugunearen eta ontziaren artean, transferitu ahal izateko behar diren baliabideak antolatu, kontrolatu eta, hala denean, maneiatzeko zerbitzuak.

Oinarrizko portu-zerbitzura ez da bilduko Portu Agintaritzaren pasabideak, arrapalak eta bestelako tresna mekanikoak maneiatzea, Portu Agintaritzak bere langileekin gauzatzen dituenen halakoak.

Portu Agintaritzek ontzi-ustiatzaileei baimendu ahal izango diete bidaiariei zerbitzuak ematea, zerbitzu horiek betearazten direnean ontziko baliabide eta langileekin, erabilitako baliabide teknikoan egokitasuna egiaztatu ondoren.

Portu Agintaritzak behar diren baldintzak ezarri ahal izango ditu, eragiketa segurtasun-baldintzetan gauzatzea bermatzeko helburuarekin.

Inola ere ezin izango zaie hori baimendu Pariseko Memorandumak urtero aurkeztutako zerrenda beltzean zein estatu izan eta estatu horietako banderadun ontzietan edo zerrenda horretan arrisku handiko edo arrisku oso handiko moduan deskribatutakoei.

85. Merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko zerbitzua.

Portu-zerbitzu horretara biltzen dira itsas trafikoaren xede diren merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko jarduerak, halakoek ahalbidetzen dutenean merkatu-gaiak ontzi batzuetatik beste batzuetara transferitzea, edo ontzietatik lehorrean nahiz beste garraio bide batzuetara.

1.1. Merkatu-gaiak kargatu eta sartzeko jarduerak euren baitan hartzen dituzte:

a) La recogida de la mercancía del puerto y el transporte horizontal de la misma hasta el costado del buque en operaciones relacionadas con la carga del mismo.

b) La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía directamente desde un medio de transporte, o desde el muelle, previo depósito en el mismo o apilado, al costado del buque.

c) El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en la bodega o a bordo del buque.

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

e) La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque.

1.2 Las actividades de desestiba y descarga comprenden:

a) La desestiba de mercancías en la bodega del buque, comprendiendo todas las operaciones precisas para la partición de la carga y su colocación al alcance de los medios de izada o transferencia.

b) La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía.

c) El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en un medio de transporte o en el muelle al costado del buque.

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

e) Descarga de la mercancía directamente, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre muelle para su recogida por vehículos o medios de transporte horizontal directamente al exterior del puerto o a zona de depósito o almacén dentro del mismo, y el depósito y apilado de la mercancía en zonas portuarias.

f) El desplazamiento de la mercancía, previa su recogida cuando proceda desde el costado del buque hasta otra ubicación en la zona de usos portuarios comerciales y su depósito y apilado dentro de la misma

a) Portuko merkatu-gaiak jasotzea eta merkatu-gai horien garraio horizontala, ontziaren aldamenearaino, ontzi hori kargatzearekin zerikusia duten eragiketetan.

b) Kakoa, koilara, spreaderra edo merkatu-gaiak zuzenean igo edo transferitzea ahalbidetzen duen beste gailuren bat aplikatzea, eragiketa hori gauzatzen denean garraibide batetik, edo moilatik, aldeztu aurretik merkatu-gaiak bertan utzi edo metatu behar izan direla, ontziaren aldamenara.

c) Merkatu-gaiak igo edo transferitzea eta ontziaren bodegan edo barruan kokatzea.

d) Merkatu-gaiak ontziratzea tresna mugikorren bidez.

e) Merkatu-gaiak ontziaren bodegan edo barruan sartzea.

1.2 Merkatu-gaiak atera eta deskargatzeko jarduerak euren baitan hartzen dituzte:

a) Merkatu-gaiak ateratzea ontziaren bodegan, horretara biltzen direla zama banatzeko eta zama hori igotze- edo transferitze-gailuen eskuragarri uzteko eragiketa guztiak.

b) Kakoa, koilara spreaderra edo merkatu-gaiak igo edo transferitzea ahalbidetzen duen beste gailuren bat aplikatzea.

c) Merkatu-gaiak igo edo transferitzea eta garraibide batean edo moilan, ontziaren aldamenearaino, kokatzea.

d) Merkatu-gaiak lehorreratzea tresna mugikorren bidez.

e) Merkatu-gaiak zuzenean deskargatzea, lehorreko garraiorako ibilgailuetan nahiz moilan, merkatu-gai horiek jaso ditzaten zuzenean portutik kanpora edo portuko gordailutze- edo biltegiatze-gunera doazen ibilgailuek edo garraibide horizontalek, eta merkatu-gaiak portu-guneetan utzi eta metatzea.

f) Merkatu-gaiak lekuz aldatzea, halakoak jaso aurretik, hori bidezkoa denean, ontziaren aldamenetik merkatu-gaiak portu-erabileretarako guneraino, eta merkatu-gaiok gunera horretan utzi eta

zona.

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

1.4 Las actividades descritas en los apartados anteriores se realizarán en el buque y en la zona de servicio del puerto.

Quedan excluidas las actividades reguladas en los artículos 86 y 89 de esta ley.

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

- a) Los bienes propiedad de las Autoridades Portuarias.
- b) Las cartas, tarjetas, paquetes postales y otros bienes que sean objeto del servicio postal.
- c) La pesca fresca, el bacalao verde y sus productos elaborados a bordo.
- d) La recogida de residuos de carga procedentes de los buques.

No tendrán la consideración de servicio portuario básico las siguientes actividades:

- a) El manejo de medios mecánicos propiedad de la Autoridad Portuaria y la manipulación de mercancías del Ministerio de Defensa, salvo que en este último caso el servicio se realice por una empresa titular de una licencia del servicio básico de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.
- b) El manejo de cabezas tractoras o grúas automóbiles que no estén permanentemente adscritas a operaciones de manipulación portuaria y sean conducidas por su personal habitual.
- c) El embarque y desembarque de camiones, automóbiles y cualquier clase de vehículos a motor, cuando se realice por sus propietarios, usuarios o conductores habituales dependientes de aquéllos, así como las labores complementarias de sujeción, cuando sean realizadas por los

metatzea.

1.3 Merkatu-gaiak ontzitik aldatzeko jarduerak bere baitan hartzen du lehen ontzian merkatu-gaiak ateratzea, merkatu-gai horiek zuzenean transferitzea ontzi batetik bestera eta bigarren ontzian sartzea.

1.4 Aurreko paragrafoetan deskribatutako jarduerak gauzatuko dira ontzian eta portuko zerbitzu-gunean.

Horietatik kanpo daude lege honen 86 eta 89 artikuluek araututako jarduerak.

Artikulu honetan ezarri ondoreetarako, ez dira izango itsas trafikoko merkatu-gaiak:

- a) Portu Agintaritzen jabetzako ondasunak.
- b) Posta-zerbitzuaren xede diren gutunak, txartelak, posta-paketeak eta beste ondasun batzuk.
- c) Arrantza freskoa, bakailao berdea eta ontzian halakoekin egindako produktuak.
- d) Ontziek jaurtitako zama-hondakinak jasotzea.

Hurrengo jarduerak ez dira izango oinarrizko portu-zerbitzuak:

- a) Portu Agintaritzaren jabetzako tresna mekanikoak maneiatzea eta Defentsa Ministerioaren merkatu-gaiak manipulatzeko, salbu eta azken kasu horretan zerbitzua ematen duenean merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko zerbitzuaren lizentzia-titularra den enpresa batek.
- b) Trakzio-buruak edo garabi automugikorrek maneiatzea, baldin eta halakoak modu iraunkorrean ez bazaie atxikitzen portuko manipulazio-eragiketeki, eta beraiekin lan egiten duten ohiko langileek gidatzen badituzte.
- c) Kamioiak, automobilak eta motordun edozein motatako ibilgailuak ontziratzea eta lehorreratzea, jarduera horiek gauzatzen badituzte euren jabeek, erabiltzaileek edo azken horien mendean izanik ohiko gidari direnek, bai eta eustelari osagarriak ere, halakoak ontzietako

tripulantes de los buques.

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

La conducción de vehículos de todo tipo que transporten mercancías hasta pie de grúa o de instalación de carga, en operaciones directas de camión a barco, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio y de la de los que reciban mercancías a pie de grúa o instalación de descarga, en operaciones directas de barco a camión, si el transporte se produce sin solución de continuidad hasta fuera de la zona de servicio y, en ambos casos, las operaciones de simple conexión de los medios de carga y descarga.

En este supuesto se consideran incluidas las operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a buque y las de buque a cualquier medio de transporte terrestre.

Lo dispuesto en este apartado se entenderá sin perjuicio de la necesidad de observar, en todo caso, las normas generales del transporte.

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

f) Las operaciones de carga, descarga y transbordo para el avituallamiento o aprovisionamiento de buques cuando, para esto último, no se precise contratar personal.

1.º Se considerarán operaciones de avituallamiento las que se refieren a los siguientes productos:

agua, combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico.

2.º Se consideran operaciones de aprovisionamiento las que se refieren a los siguientes productos:

tripulazio-kideek gauzatzen dituztenean.

d) Atoiak ontziratzen edo lehorreratzen dituzten trakzio-buruak gidatu, krokatu eta askatzea, baldin eta garraioa jarraitutasunik gabe gauzatzen bada, zerbitzu-gunearen kanpotik ontziratzeraino, edo ontzitik aipatu gunehorretatik kanporaino.

Edozein motatako ibilgailuak gidatzea, ibilgailuok merkatu-gaiak garraiatzen dituztenean garabiaren edo kargatze-instalazioaren oineraino, kamiotik ontzirainoko zuzeneko eragiketetan, baldin eta garraioa jarraitutasunik gabe gauzatzen bada, zerbitzu-gunearen kanpotik, eta ibilgailuok merkatu-gaiak jasotzen dituztenean garabiaren edo deskargatze-instalazioaren oinean, ontzitik kamioirainoko zuzeneko eragiketetan, baldin eta garraioa jarraitutasunik gabe gauzatzen bada, zerbitzu-gunearen kanporaino, eta, bi kasu horietan, kargatze-eta deskargatze-tresnen arteko konexio hutserako eragiketak.

Kasu horretara biltzen dira lehorreko edozein garraibidetik ontziraino eta ontzitik lehorreko edozein garraibideraino zuzenean egindako eragiketak.

Idatz-zati honetan xedatutakoa gorabehera, kontuan hartu behar dira, edozein kasutan, garraioaren arau orokorrak.

e) Euste- eta lotze-lan osagarriak, halakoak ontzietako tripulazio-kideek gauzatzen dituztenean.

f) Ontziak zuzkitu eta hornitzeko karga, deskarga eta ontzi-aldaketaren eragiketak, horretarako langileak ez direnean kontratatu behar.

1. Zuzkidura-eragiketak dira hurrengo produktuen ingurukoak:

ura, erregaiak, karburatzaileak, lubrifikatzaileak eta erabilera teknikoko gainerako olioak.

2. Hornidura-eragiketak dira hurrengo produktuen ingurukoak:

los destinados exclusivamente al consumo de la tripulación y de los pasajeros, productos de consumo para uso doméstico, los destinados a la alimentación de los animales transportados y los consumibles utilizados para la conservación, tratamiento y preparación a bordo de las mercancías transportadas.

g) Las operaciones de carga, descarga y transbordo si se realizan por tubería.

Las actividades a que se refieren los párrafos e), f), y g) requerirán la previa obtención de la autorización de actividad a que se refiere el artículo 89 de esta ley.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar al naviero el manejo de medios de carga y descarga propios del buque cuando se ejecute con personal del buque, una vez se acredite, mediante la presentación de los oportunos certificados de las autoridades competentes, si procede, la idoneidad de los medios técnicos empleados y la cualificación del personal que los maneje, particularmente en materia de prevención de riesgos laborales.

La Autoridad Portuaria podrá imponer las condiciones necesarias a fin de que se garantice la realización de la operación en condiciones de seguridad y calidad ambiental.

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

Las actividades incluidas en el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, independientemente del régimen laboral aplicable a las mismas, deberán ser realizadas por los trabajadores que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en la disposición adicional quinta de esta ley, con la salvedad prevista en el apartado 4.

Todas las empresas que deseen prestar este servicio y obtengan la correspondiente

tripulazioko kideen eta bidaiarien kontsumorako baino ez direnak destinatzen, etxeko erabilerarako kontsumo-produktuak, garraiatutako animaliak elikatzerara destinatutakoak eta garraiatutako merkatu-gaiak ontzian bertan kontserbatu, tratatu eta prestatzeko produktu kontsumikorrak.

g) Karga, deskarga eta ontzi-aldaketarako eragiketak, halakoak hodian bidez gauzatzen badira.

e), f) eta g) idatz-zatietako jarduerak aldeztatik beharko dute lege honen 89. artikulua aipatu jardueraren baimena.

Portu Agintaritzak ontzi-ustiatzaileari baimendu ahal izango dio ontziko kargatze- eta deskargatze-tresnak maneiatzea, eragiketa hori gauzatzen denean ontziko langileekin; baimen hori lortzeko egiaztatu beharko dira, agintaritzaren eskudunen kasuan kasuko ziurtagiriak aurkeztuta, bidezkoa denean, erabilitako tresna teknikoaren egokitasuna eta horiek erabiliko dituzten langileen kualifikazioa, batik bat, lan-arriskuak prebenitzeko arloan.

Portu Agintaritzak beharrezko baldintzak ezarri ahal izango ditu, eragiketa segurtasuneko eta ingurumen-kalitateko baldintzetan gauzatzea bermatzeko.

Inola ere ezin izango zaie hori baimendu Pariseko Memorandumak urtero aurkeztutako zerrenda beltzean zein estatu izan eta estatu horietako banderadun ontzietan edo zerrenda horretan arrisku handiko edo arrisku oso handiko moduan deskribatutakoei.

Merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzietatik aldatzeko zerbitzura bildutako jarduerak gauzatu beharko dituzte, jardueraren horietan aplikatu beharrezko lan-arauak gorabehera, lege honetako bosgarren xedapen gehigarriko betekizunak gauzatzen dituztela egiaztatzen duten langileek, laugarren paragrafoko salbuespenarekin.

Zerbitzu hori eman nahi eta kasuan kasuko lizentzia lortzen duten enpresa guztiak

licencia se integrarán en las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, en los supuestos previstos en la disposición adicional sexta de esta ley, salvo cuando la licencia tenga como objeto alguna de las actividades relacionadas en el apartado 1 de la disposición adicional séptima, en cuyo caso no procederá dicha integración.

Artículo 86. Servicios de depósito y transporte horizontal.

Servicio de depósito.

Consiste en el servicio de almacenamiento temporal de la mercancía o equipamiento para su ordenación y control, con objeto de hacer posible las operaciones de intercambio entre modos de transporte o de inspección, directamente vinculadas al tráfico marítimo de mercancías.

No se incluye el almacenamiento vinculado al grupaje de mercancías.

Servicio de transporte horizontal.

Se entiende por servicio de transporte horizontal la operación consistente en el traslado de la mercancía o equipamiento entre dos emplazamientos cualesquiera, incluyendo en su caso la carga o descarga a equipo de transporte y exceptuando los movimientos de aproximación al costado del buque y de separación del mismo descritos en el artículo 85.1.

Para la realización de estos servicios básicos no será obligatoria la contratación de los trabajadores a que se refiere el artículo 85.5, ni la participación en la Agrupación Portuaria de Interés Económico.

Artículo 87. Servicio de recepción de desechos generados por buques.

Se incluyen en este servicio las actividades de recogida de desechos generados por buques y, en su caso, de almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos en la zona de servicio del puerto, y su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente.

A los efectos de esta ley, se entiende por desechos generados por buques, todos los

bilduko dira Interes Ekonomikodun Portu Elkartzeetan, lege honetako seigarren xedapen gehigarriko kasuetan, salbu eta lizentziaren xedea denean zazpigarren xedapen gehigarriak zerrendatutako jardueretakoren bat gauzatzea; azken kasu horretan, enpresak ez dira bilduko aipatu elkartzeetara.

86. artikulua. Gordailutze-zerbitzua eta garraio horizontala.

Gordailutze-zerbitzua.

Horren bidez merkatu-gaiak edo ekipamendua aldi batean biltegitzeko zerbitzua ematen da, xede izanik garraio- edo ikuskatze-motak aldatzeko eragiketak gauzatu ahal izatea, halakoak zuzenean lotzen zaienean merkatu-gaien itsas trafikoari.

Bazter uzten da merkatu-gaiak taldekatzeko biltegitratzea.

Garraio horizontaleko zerbitzua.

Garraio horizontaleko zerbitzua da merkatu-gaiak edo ekipamendua lekuz aldatzeko eragiketa, bi kokalekuren artean, hala denean, barnean hartuz, merkatu-gai edo ekipamendu horiek garraio- ekipamendura kargatzea edo deskargatzea; bazter utziko dira, ordea, ontziaren aldamenara hurbiltzeko eta ontziaren aldemenetik urruntzeko mugimenduak, 85.1 artikuluan deskribatu direnak.

Oinarrizko zerbitzu horiek gauzatzeko ez da beharrezkoa izango 85.5 artikulua aipatu dituen langileak kontratatzea, ezta Interes Ekonomikodun Portu Elkartzean parte hartzea ere.

87. artikulua. Ontziek sortutako zaborrak jasotzeko zerbitzua.

Zerbitzu horretara biltzen dira, ontziek sortutako zaborrak jasotzeko jarduerak eta, hala denean, zabor horiek portuko zerbitzugunean biltegitratu, sailkatu eta aurretiaz tratatzeko jarduerak, eta zabor horiek Administrazio eskudunak baimendutako tratamendu-instalazio batera lekuz aldatzeko jarduerak.

Lege honen ondoretarako, ontziek sortutako zaborrak dira, dela zabor-mota

desechos, incluidas las aguas residuales y los residuos distintos de los de carga, producidos por el buque y que están regulados por los anexos I y IV (líquidos) y V (sólidos) del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques, de 1973, modificado por su Protocolo de 1978, en su versión vigente (MARPOL 73/78), así como los desechos relacionados con la carga según se definen en las directrices para la aplicación del anexo V del referido convenio.

Los desechos generados por buques se considerarán residuos en el sentido del párrafo a) del artículo 3 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

Queda excluida de este servicio la recepción de los residuos de carga, entendiéndose como tales los restos de cualquier material de carga, de embalajes, elementos de trincaje o sujeción, etc. que se encuentran a bordo en bodegas de carga o tanques que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, incluidos los residuos de carga y descarga y los derrames, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y de maniobra a que se hace referencia en el artículo 130 de esta ley.

Únicamente podrán prestar este servicio las empresas que, previamente, hayan sido autorizadas por el órgano medioambiental competente para la realización de las actividades de gestión de los desechos a que se refiere este servicio y, asimismo, acrediten documentalmente un compromiso de aceptación del gestor destinatario de los desechos generados por buques para su tratamiento o eliminación.

En el pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio se incluirán las características y condiciones técnicas que deben cumplir las operaciones e instalaciones de recepción de desechos, las cuales deberán ajustarse a las normas aprobadas por las Administraciones competentes.

guztiak, baita ur zikinak eta zamaz besteko hondakinak ere, ontziak sortzen dituztenak eta arautu direnak Ontziek Eragindako Kutsadura Prebenitzeko Nazioarteko Hitzarmenaren I eta IV eranskinetan (likidoei buruzkoetan) eta V. eranskinean (solidoei buruzkoan), kontuan harturik 1973koa den hitzarmen hori aldarazi zuela 1978ko Protokoloak, gaur egun indarrean dagoenak (MARPOL 73/78), dela zamarekin zerikusia duten zaborrak ere, aipatu hitzarmeneko V. eranskina aplikatzeko jarraibideetan definitutakoaren arabera.

Ontziek sortutako zaborrak hondakintzat hartuko dira apirilaren 21eko 10/1998 Legeak, Hondakinei buruzkoak, 3. artikuluko a) idatz-zatian jasotako esanguran.

Zerbitzu horretatik baztertzeko da zamaren hondakinak jasotzeko zerbitzua; halako hondakinak dira zama, enbalaje, lotze- edo euste-osagai eta abarretako materialen zatiak, ontzian daudenak, zamarako bodegetan edo tankeetan, baldin eta hor badaude deskarga-prozedura eta garbiketa-eragiketak gauzatu ondoren, bai eta karga eta deskargako zaborrak eta isuriak ere; hondakin-izaera izango dute, berebat, lege honen 130. artikulua aipatu igarobide- eta maniobratze-guneetan daudenek ere.

Zerbitzu hori enpresa batzuek bakarrik eman ahal izango dute, aldezturik ingurumen-organoko eskudunarengandik baimena lortu dutenak zerbitzu horren inguruan zaborren kudeaketa-jarduerak gauzatzeko; halaber, enpresa horiek agiri bidez egiaztatu beharko dute ontzien zaborrak jasoko dituen kudeatzailearen onarpen-konpromisoa, zaborrak tratatu edo ezabatzeko.

Zerbitzuaren agiri arauemailean eta xedapen berezietan ezarriko dira zaborrak jasotzeko eragiketek eta instalazioek bete behar dituzten ezaugarri eta baldintzak, bat etorri beharko direnak Administrazio eskudunek onetsitako arauekin.

El conjunto de los medios disponibles en cada puerto deberá ser el adecuado para atender las necesidades de los buques que utilicen normalmente el puerto y de aquellos otros que, aunque no lo utilicen habitualmente, participen en tráficos relevantes de dicho puerto, sin causarles demoras innecesarias.

El pliego regulador y las prescripciones particulares del servicio contendrán las instalaciones que deba incorporar el prestatario del servicio para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de lucha contra la contaminación marina, así como las compensaciones que, en su caso, deba percibir por las instalaciones exigidas.

Con la finalidad de reducir las descargas al mar de desechos generados por buques, mejorando la disponibilidad y el uso de instalaciones portuarias receptoras de residuos, e incrementar la protección del medio marino, las Autoridades Portuarias exigirán en cada una de las escalas de los buques que no hagan uso del servicio de recepción de desechos sólidos o líquidos previsto en este artículo, la siguiente tarifa:

Tamaño buque Registro bruto (GT)

Tarifa fija euro

0,8C1

1,5C1

3C1

4C1

6C1

10C1

12C1

C1 se fija en la cantidad de 60 euros que será actualizada anualmente con el IPC y podrá ser revisada por el Ministro de Fomento atendiendo al coste total medio del servicio por metro cúbico de desechos líquidos y sólidos recogidos en el sistema portuario.

Se reducirá el 20 por ciento la cuantía de la tarifa fija cuando se disponga de un certificado de la Administración marítima en el que se haga constar que, por la gestión

Portu bakoitzean dauden baliabide erabilgarrien multzoa izan beharko da portua ohikotasunez erabiltzen duten ontzien eta portua ohikotasunez erabili ez arren, portu horretako trafiko garrantzitsuetan parte hartzen duten ontzien beharrezanez erantzuteko adina, ontzi horiei alferrikako atzerapenak eragin gabe.

Zerbitzuaren agiri arauemaileak eta xedapen bereziek jasoko dituzte zerbitzu-emaileak izan beharko dituen instalazioak Administrazio eskudunekin elkarlanean aritzeko, itsasoko kutsaduraren aurka borrokatzeko zerbitzuetan, bai eta, hala denean, zerbitzu-emaileak jaso beharko dituen konpentsazioak, galdatu zaizkion instalazioengatik.

Ontziek sortutako zaborrei dagokienez, itsasora egindako isurketak murrizteko helburuarekin, hondakinak jasotzeko portu-instalazioen baliagarritasuna eta erabilera hobetu eta itsas ingurunearen babesa areagotu daitezzen, Portu Agintaritzek hurrengo tarifa galdatuko die artikulu honetako zabor solido edo likidoak jasotzeko zerbitzua erabiltzen ez duten ontziei:

Ontziaren tamaina

Erregistro gordina (GT)

Tarifa finkoa euro

0,8Z1

1,5Z1

3Z1

4Z1

6Z1

10Z1

12Z1

Z1 60 euroko zenbatekoan finkatu da, urtero eguneratuko dena KPIaren arabera, eta Sustapen Ministroak berrikusi ahal izango duena, kontuan hartuz zerbitzuaren batez besteko kostu osoa, portu-sisteman jasotako zabor likido eta solidoen metro kubikoko.

Tarifa finkoaren zenbatekoa ehuneko 20 murriztuko da, Itsas Administrazioaren ziurtagiria izanez gero; ziurtagiri horrek jaso beharko du zabor-kopuru txikia

medioambiental del buque, su diseño, equipo o explotación, se generan cantidades reducidas de desechos.

Estarán exentos del pago de esta tarifa:

- a) Buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Estado de la Unión Europea o estando a su servicio, sólo presten servicios gubernamentales de carácter no comercial.
- b) Embarcaciones de pesca fresca.
- c) Embarcaciones deportivas autorizadas para un máximo de 12 pasajeros.
- d) Buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, particularmente los dedicados al cabotaje comunitario, y los dedicados a tráfico interior, cuando ante la Autoridad Portuaria se acredite, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega de desechos generados por los buques así como el pago de las tarifas correspondientes en uno de los puertos situados en la ruta del buque, y que garantice la recogida de todos sus desechos cuando el buque haga escala en dicho puerto de forma que en ninguno de sus viajes se supere la capacidad de almacenamiento de cada tipo de desechos.
- e) Buques con destino a terminales y otras instalaciones que dispongan de medios para la recepción y el tratamiento de los desechos generados por los mismos, ajustados a las normas aprobadas por las Administraciones competentes, cuando se garantice ante la Autoridad Portuaria su entrega.
- f) Buques que hayan justificado ante la Autoridad Portuaria haber recibido la prestación del servicio por las empresas autorizadas en el puerto que gestiona aquélla.

En el supuesto previsto en el párrafo d), cuando el plan que asegure la entrega de desechos generados por buques no cubra ambos tipos de desechos, la exención, caso de concederse, será parcial.

sortzen dela, ontziaren ingurumen-kudeaketarengatik, diseinuarengatik, ekipamenduarengatik edo ustiapenarengatik.

Tarifa hori ordaintzetik salbuetsiko dira:

- a) Europar Batasuneko estatu baten jabetzapeko edo zerbitzupeko gerra-ontziak, ontzi laguntzaileak eta bestelako ontziak, halakoek merkataritza-izaerarik gabeko gobernu-zerbitzuak bakarrik ematen dituztenean.
- b) Arrantza freskoko itsasontziak.
- c) Kirol-itsasontziak, halakoek, gehienez, 12 bidaiarientzako baimena dutenean.
- d) Eskala ugari eta erregularrekin, trafiko erregularrean jarduten duten ontziak, batez ere, Europako Erkidegoko kabotajea dihardutenak, eta barne trafikoan jarduten dutenak, Portu Agintaritzan egiaztatzen denean, Itsas Administrazioak emandako ziurtagiriaren bidez, plan bat dagoela, ziurtatzen duena ontziek sortutako zaborrak itzultzea, bai eta kasuan kasuko tarifak ordaintzea ere, ontziaren itsas bidean kokatutako portu batean, eta bermatzen duena ontziaren zabor guztiak jasoko direla, ontziak portu horretan eskala egiten duenean, halatan, ontziak egiten dituen bidaietan inoiz ez dela gaindituko biltegiatze-edukiera, zabor-mota bakoitzari dagokionez.
- e) Ontziek sortutako zaborrak jaso eta tratatzeko baliabideak dituzten terminal eta bestelako instalazio batzuetarantz doazen ontziak, terminal eta instalazio horiek bat egiten badute Administrazio eskudunek onetsitako arauekin; ontzi horiek Portu Agintaritzan bermatu beharko dute zabor horiek itzuliko direla.
- f) Portu Agintaritzak zein portu kudeatu eta portu horretan baimendutako enpresetatik zerbitzua jaso izana egiaztatu duten ontziak.

d) idatz-zatian jasotako kasuan, ontziek zein zabor sortu eta zabor horiek itzultzea ziurtatzen duen planak ez dituztenean bere baitan hartzen bi zabor motak, salbuespena, aitortzen bada, partziala izango da.

Cuando se entreguen únicamente desechos sólidos se abonará el 70 por ciento de esta tarifa, y si se entregan sólo desechos líquidos se abonará el 30 por ciento.

La aplicación de la exención prevista en los párrafos e) y f) requerirá que la cantidad de desechos líquidos entregados sea igual o superior a las siguientes cantidades:

Tamaño buque Registro bruto (GT)

Cantidad mínima de desechos líquidos del Anexo I de MARPOL 73/78 a entregar para tener derecho a exención m³

La exención también podrá ser parcial cuando la entrega de desechos generados por buques no cubra ambos tipos de desechos, siendo de aplicación la reducción prevista para el supuesto incluido en el párrafo d).

No obstante, cuando se descarguen en puerto desechos generados por buques exentos, la empresa prestadora del servicio tendrá derecho a percibir la tarifa correspondiente al coste total del servicio efectivamente prestado en las mismas condiciones que les correspondería a los demás buques usuarios de este servicio.

En el caso de buques dedicados a tráfico interior que no acrediten un plan de recogida de desechos abonarán la tarifa una vez cada siete días.

Las cantidades recaudadas con esta tarifa por la Autoridad Portuaria servirán para compensar las bonificaciones otorgadas por ésta a los buques que hubieran utilizado realmente el servicio, en concepto de bonificación a la tasa del buque para incentivar mejores prácticas medioambientales, cuyo objeto es que el sistema de costes del servicio desincentive verter desechos al mar.

Asimismo, en su caso, podrán contribuir a la financiación de los costes de prestación del servicio cuando por no existir demanda suficiente para la viabilidad económica del mismo, el servicio no pudiera ser prestado en condiciones de continuidad, regularidad y precio razonable.

CAPÍTULO III

Zabor solidoak bakarrik itzultzen direnean, tarifa horren ehuneko 70 ordainduko da, eta zabor likidoak bakarrik itzultzen badira ehuneko 30.

e) eta f) idatz-zatietako salbuespena aplikatu ahal izateko, itzulitako zabor likidoen kopurua hurrengo kopuruen bestekoa edo handiagoa izango da:

Ontziaren tamaina Erregistro gordina (GT) MARPOL 73/78ko I. Eranskinetako zabor likidoen gutxieneko kopurua, itzuli beharko dena salbuespenerako eskubidea izateko, m³etan.

Orobat, salbuespena partziala izan daiteke, ontziek sortutako zaborren itzulketak ez dituenean bere baitan hartzen bi zabor motak; kasu horretan, d) idatz-zatiko kasuari begira ezarritako murrizketa aplikatuko da.

Nolanahi ere, portuan deskargatzen direnean salbuetsitako ontziek sortutako zaborrak, enpresa zerbitzu-emaileak eskubidea izango du kasuan kasuko tarifa jasotzeko, benetan emandako zerbitzuen kostu osoan, zerbitzu hori erabiltzen duten gainerako ontzien baldintza berberetan.

Barne trafikoan jarduten duten ontziek zazpi egunetik behin ordaindu beharko dute tarifa, baldin eta zaborrak jasotzeko plana egiaztatzen ez badute.

Portu Agintaritzak tarifa horrekin bildutako zenbatekoak baliagarri izango dira, zerbitzua benetan erabiltzeagatik, Portu Agintaritzak ontzietan ematen dizkien hobariak konpentsatzeko. Hobari horiek ematen dira, ontziaren tasari begira, ingurumen-eginera hobeak indartzeko, xede izanik zerbitzuaren kostu-sistema eragingarri izatea zaborrak itsasora ez isurtzeko.

Era berean, hala denean, zerbitzua ematearen ondoriozko kostuak finantzatzen lagundu ahal izango dute, ekonomia-bideragarritasunerako behar adinako eskaririk ez izateagatik, zerbitzua ezin denean eman arrazoizko jarraitutasun-, erregulartasun- eta prezio-baldintzetan.

III. KAPITULUA

De los servicios comerciales y otras actividades

Artículo 88. Ámbito de aplicación.

A los efectos previstos en esta ley, son servicios comerciales las actividades de prestación portuarias o no portuarias de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén permitidas en el dominio público portuario de acuerdo con lo previsto en esta ley.

Los servicios comerciales se prestarán en régimen de concurrencia.

Los organismos públicos portuarios adoptarán medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de servicios comerciales directamente vinculados a la actividad portuaria.

El desarrollo de actividades industriales, comerciales o de otra naturaleza en el dominio público portuario se someterá al régimen jurídico previsto en esta ley para los servicios comerciales.

Artículo 89. Prestación de servicios comerciales y otras actividades por terceros.

La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de otra naturaleza por terceros requerirá la obtención de autorización.

El plazo de vigencia de dicha autorización será el que se determine en el título correspondiente, pudiendo tener carácter indefinido salvo cuando vaya vinculada a la ocupación del dominio público, en cuyo caso el plazo será el mismo que el que habilita la ocupación.

Las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria deberán ajustarse a los pliegos de condiciones generales que, en su caso, apruebe Puertos del Estado, así como a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, con objeto de garantizar su realización de forma compatible con los usos portuarios y con el funcionamiento operativo del puerto en condiciones de seguridad y calidad ambiental, y a las demás disposiciones que

Merkataritza-zerbitzuak eta beste jarduera batzuk

88. artikulua. Aplikazio-esparrua.

Lege honen ondoretarako, merkataritza-zerbitzuak dira, portukoak edo portukoak izan gabe, merkataritza-izaerako zerbitzuak ematen dituztenak, baldin eta zerbitzu horiek portu-zerbitzuak ez badira, baina portuko jabari publikoan baimenduta badaude, lege honetan jasotakoaren arabera.

Merkataritza-zerbitzuak lehia-araubidean emango dira.

Portuetako erakunde publikoek neurriak hartuko dituzte, portu-jarduerari zuzenean lotutako merkataritza-zerbitzuak ematean lehia sustatzeko.

Portuko jabari publikoan gauzatzen diren industria, merkataritza eta beste izaera bateko jarduerak izango dira lege honetan merkataritza-zerbitzuetarako jaso araubidearen mende.

89. artikulua. Hirugarrenek merkataritza-zerbitzuak ematea eta bestelako jarduerak gauzatzea.

Hirugarrenek baimena lortu beharko dute, merkataritza-zerbitzuak emateko eta industria, merkataritza edo beste izaera bateko jarduerak gauzatzeko.

Baimen horren indarraldia izango da kasuan kasuko tituluan ezarritakoa; baimenak iraupen mugagabea izan dezake, salbu eta lotzen zaionean jabari publikoa okupatzeari, kasu horretan indarraldia izango baita okupazioa ahalbidetzen duen tituluaena.

Portu-jarduerari zuzenean lotutako merkataritza-jarduera eta -zerbitzuak bat etorri beharko dira, dela «Estatuko Portuak» erakundeak, hala denean, onetsiko dituen baldintza orokorren agiriekin, dela Portu Agintaritza bakoitzak ezarritako baldintza zehatzekin, berma dadin jarduera eta zerbitzu horiek modu bateragarrian gauzatzea portu-erabilerekin nahiz portuko jardunbide operatiboarekin, segurtasuneko eta ingurumen-kalitateko baldintzetan, dela aplikagarri diren

sean de aplicación.

Entre estas condiciones se deberán incluir las relativas al desarrollo de la actividad, plazos y garantías que, en su caso, procedan, las causas de caducidad del título y la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

Los pliegos de condiciones generales podrán ser específicos para una actividad determinada, o referirse a un conjunto de actividades.

Entre los específicos que podrá aprobar Puertos del Estado se incluirán los de consignación de buques y de mercancías, de mayoristas de pescado y de venta o subasta de pescado, de avituallamiento de combustible, de gestión de lonjas, de puesta a disposición de medios mecánicos, de suministros, de gestión de amarres deportivos y de almacenamiento, entre otros.

Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre una autorización de prestación de servicio o de actividad, el interesado deberá formular una solicitud acompañada de:

- a) Datos identificativos del solicitante o, en su caso, de los partícipes en la comunidad o entidad sin personalidad jurídica.
- b) Descripción de la actividad a desarrollar y, en su caso, plazo de la misma.
- c) Información económico-financiera de la actividad a desarrollar.
- d) Otros documentos y justificaciones que la Autoridad Portuaria considere necesarios y su exigencia éste justificada por razón imperiosa de interés general.

Previo informe del Director y audiencia del interesado, cuando proceda, corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria el otorgamiento, con carácter reglado, de las autorizaciones cuyo plazo de vigencia sea superior a un año, y al Presidente el de aquellas que no excedan de dicho plazo.

gainerako xedapenekin.

Baldintza horien artean jaso beharko dira erreferentzia egiten diotenak jarduera gauzatzeari, hala denean, bidezkoak diren epe eta bermeei, titulua iraungitzeko arrazoiari eta merkataritza-, industria- nahiz zerbitzu-jarduerak gauzatzean jabari publikoa modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasari.

Baldintza orokorren agiriak izan ahal dira, bereziak, jarduera jakin bati begira, edo jarduera-multzoa kontuan hartzen dutenak.

«Estatuko Portuak» erakundeak onetsi ahal izango dituen agiri berezi horien artean jasoko dira, besteak beste, ontziak eta merkatu-gaiak kontsignatzekoak, arrain-handizkariak eta arrain-salmenta edo -enkanteetakoak, erregaia zuzkitzekoak, lonjak kudeatzekoak, tresna mekanikoak ezartzekoak, horniduretarakoak, kirol-amarratzeak kudeatzekoak eta biltegitratzekoak.

Portu Agintaritzak ebazpena eman dezan, zerbitzua emateko edo jarduera gauzatzeko baimen baten inguruan, interesdunak eskabidea egin beharko du, hurrengoak ekarriz:

- a) Eskatzailearen nortasunaren egiaztapena edo, hala denean, nortasun juridikorik gabeko erkidego edo erakundeetako partaideena.
- c) Gauzatu beharreko jardueraren deskripzioa eta, hala denean, jarduera hori gauzatzeko epea.
- d) Gauzatu beharreko jarduerari buruzko ekonomia- eta finantza-informazioa.
- d) Portu Agintaritzak beharrezkotzat jotako beste agiri eta ziurtagiri batzuk, baldin eta horiek galdatzea justifikatuta badago interes orokorreko arrazoi nabarmena izategatik.

Aldez aurretik Zuzendariak txostena eginda eta interesduna entzun ondoren, bidezkoa denean, Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak eman behar ditu, arau-izaerarekin, urtebetetik gorako iraupena duten baimenak, eta Lehendakariak, urtebetetik beherako iraupena duten baimenak.

Entre las condiciones del otorgamiento de la autorización deberán figurar, al menos, las siguientes:

- a) Objeto del servicio o de la actividad.
- b) Plazo de otorgamiento.
- c) Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.
- d) Garantías que deban constituirse, incluidas aquellas necesarias para cubrir sus posibles riesgos medioambientales.
- e) Condiciones y medios para garantizar la seguridad y calidad ambiental del servicio o de la actividad.
- f) Otras condiciones que sean pertinentes.

Las autorizaciones podrán extinguirse por alguna de las siguientes causas:

- a) Transcurso del plazo previsto en la autorización.
- b) Revocación por incumplimiento de las condiciones establecidas en el pliego de condiciones generales aprobado por Puertos del Estado o de las condiciones particulares establecidas por la Autoridad Portuaria.

Cuando el desarrollo de una actividad o de un servicio requiera la ocupación de bienes de dominio público portuario, se tramitará un solo expediente otorgándose un único título administrativo en el que por el mismo plazo se autorice la actividad y la ocupación del dominio público portuario.

Artículo 90. Servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias.

La prestación de servicios comerciales por las Autoridades Portuarias estará limitada a aquellas actividades directamente relacionadas con la actividad portuaria que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y, además, para atender a las posibles deficiencias de la iniciativa privada.

En contraprestación por estos servicios, dichos organismos exigirán las correspondientes tarifas, que tendrán naturaleza de precio privado, y que vienen

Baimena emateko baldintzen artean, gutxienez, hurrengoak izan beharko dira:

- a) Zerbitzuaren edo jardueraren xedea.
- b) Emate-epea.
- c) Merkataritza-, industria- nahiz zerbitzu-jarduerak gauzatzean jabari publikoa modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasa.
- d) Eratu beharreko bermeak, ustezko ingurumen-arriskuak estaltzeko beharrezkoak direnak barne.
- e) Zerbitzuaren edo jardueraren segurtasuna eta ingurumen-kalitatea bermatzeko baldintzak eta baliabideak.
- f) Egoki diren beste baldintza batzuk.

Baimenak hurrengo arrazoietako batengatik azkendu ahal izango dira:

- a) Baimenean jasotako epea igarotzeagatik.
- b) Ezeztapenarengatik, horren arrazoia denean «Estatuko Portuak» erakundeak onetsitako baldintza orokorren agiriko baldintzak edo Portu Agintaritzak ezarritako baldintza bereziak ez betetzea.

Jarduera bat gauzatu edo zerbitzu bat emateko portuko jabari publikoko ondasunak okupatu behar direnean, expediente bakarra izapidetuko da, administrazio-titulu bakarra emanez; titulu horretan, epe berbererako baimenduko dira jarduera eta portuko jabari publikoaren okupazioa.

90. artikulua. Portu Agintaritzek emandako merkataritza-zerbitzuak.

Portu Agintaritzek merkataritza-zerbitzuak ematea mugatuta izango dute, zerbitzu horiek eman ahal izango dituztelako euren eginkizunak gauzatzearekin zerikusia duten jardueri begira bakarrik, eta ekimen pribatuaren kasuan kasuko gabeziei aurre egiteko beti.

Zerbitzu horien kontraprestazio gisa, erakunde horiek kasuan kasuko tarifak galdatuko dituzte; tarifa horiek prezio pribatuaren izaera izango dute, eta lege

reguladas en el capítulo V del título I de esta ley.

CAPÍTULO IV

Servicio de señalización marítima

Artículo 91. Servicio de señalización marítima.

El servicio de señalización marítima regulado en esta ley tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de las ayudas destinadas a mejorar la seguridad de la navegación por el mar litoral español, confirmar la posición de buques en navegación y facilitar sus movimientos.

Se entiende por ayuda a la navegación marítima el dispositivo visual, acústico, electrónico o radioeléctrico destinado a facilitar la seguridad de la navegación y sus movimientos, permitiendo confirmar la posición de buques en navegación.

Las ayudas se fijarán en función de los alcances requeridos, de las características físicas de la costa y de los riesgos para la navegación asociados a cada zona, de acuerdo con la evolución tecnológica y las recomendaciones de los organismos internacionales.

Quedan excluidos de este servicio:

a) El servicio portuario general de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirven de aproximación y acceso a los puertos de titularidad estatal y su balizamiento interior.

b) La instalación y mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima que sirven de aproximación y acceso del buque a los puertos marítimos de competencia de las comunidades autónomas y el balizamiento de su zona de servicio.

Cuando alguno de los dispositivos deba situarse fuera de la zona de servicio del puerto, la comunidad autónoma deberá solicitar, en su caso, el correspondiente título para la utilización del dominio público marítimo-terrestre.

c) La instalación y mantenimiento del

honen I. tituluko V. kapituluan araututakoak izango dira.

IV. KAPITULUA

Itsas seinaleetarako zerbitzua.

91. artikulua. Itsas seinaleetarako zerbitzua.

Itsas seinaleetarako zerbitzuak, lege honetan arautu denak, xedetzat du Espainiako itsasertzean zehar nabigazio-segurtasuna hobetzeko laguntzak ezarri, mantendu, kontrolatu eta ikuskatzea, nabigatzen dauden ontzien kokalekua baieztatzea eta ontzi horien mugimenduak erraztea.

Itsas nabigaziorako laguntzat ulertzen da nabigazio-segurtasuna eta horren mugimenduak erraztera destinatutako gailua, ikustekoa, entzutekoa, elektronikoa edo irrati-elektrikoa, horrek ahalbidetzen duela nabigatzen dauden ontzien kokalekua ziurtatzea.

Laguntzak ezarriko dira kontuan hartuz, beharrezkoak diren hedadurak, kostaldearen ezaugarri fisikoak eta guneko bakoitzak nabigaziorako dituen arriskuak, bilakaera teknologikoarekin eta nazioarteko erakundeen gomendioekin bat etorritik.

Zerbitzu horretatik kanpo daude:

a) Itsas seinaleetarako, balizamendurako eta nabigaziorako beste laguntza batzuetarako portu-zerbitzu orokorra, laguntza horiek baliagarri direnean estatuaren titulartasuneko portuetara hurreratu nahiz sartzeko, eta portu horien barne balizamendua.

b) Itsas nabigaziorako laguntzak ezartzea eta mantentzea, laguntza horiek baliagarri direnean autonomia-erkidegoen eskumeneko itsas portuetara hurreratu nahiz sartzeko, eta portu horien zerbitzuek balizamendua.

Gailuetakoren bat kokatu behar denean portuko zerbitzu-gunetik kanpo, autonomia-erkidegoak, hala denean, itsas-lehorreko jabari publikoa erabiltzeko kasuan kasuko titulua eskatu beharko du.

c) Administrazio publikoen edo horren

balizamiento de instalaciones de las Administraciones públicas o de organismos dependientes de ellas.

d) La instalación y mantenimiento del balizamiento de instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos.

e) El servicio de balizamiento de las zonas de baño y de lanzamiento y varada de artefactos flotantes de recreo en las playas.

f) El servicio de control y ayuda del tráfico marítimo que corresponda prestar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

En los supuestos previstos en los párrafos b), c) y d), la instalación y el mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima deberán ser ejecutados a su costa por la comunidad autónoma o Administración correspondiente, o por el concesionario o autorizado, según proceda, de conformidad con la normativa y las características técnicas y ubicación de los dispositivos que hayan sido aprobadas por Puertos del Estado.

La Autoridad Portuaria informará los proyectos de ejecución con el fin de comprobar que se ajustan a las características técnicas y ubicación de los dispositivos aprobados.

Las Autoridades Portuarias prestarán el servicio de señalización marítima en la zona geográfica que a tal efecto se les asigne.

Para ello, ejercerán las siguientes funciones:

a) Aprobación de los proyectos de ejecución de ayudas a la navegación cuya instalación y mantenimiento corresponda a la Autoridad Portuaria, así como la modificación de los mismos, que deberán ajustarse a las características técnicas y ubicación de los dispositivos aprobadas por Puertos del Estado.

b) Instalación y mantenimiento de los dispositivos de ayudas a la navegación, salvo los que tengan como objeto el

mendeko erakundeen instalazioetako balizamendua ezarri eta mantentzea.

d) Emakidaren edo baimenaren bidez emandako instalazioetako balizamendua ezarri eta mantentzea, instalazio horien artean daudela itsas lugintzara eta itsaspeko hustubideetara destinatutakoak.

e) Bainu-guneen balizamendurako zerbitzua eta hondartzetan jolaserako tresna flotatzaileak uretara jaurti eta lehorreratzeko zerbitzua.

f) Itsas trafikoaren kontrol- eta laguntza-zerbitzua, hori Itsas Salbamenduko eta Itsas Segurtasuneko Sozietateak eman behar duenean.

b), c) eta d) paragrafoetan jasotako kasuetan, itsas nabigaziorako ezarri eta mantendutako laguntzak betearazi beharko dira autonomia-erkidegoaren edo kasuan kasuko Administrazioaren kontura, edo emakidadunak edo baimendunak betearazi beharko ditu horiek, bidezkoa dena kontuan hartuta, «Estatuko Portuak» erakundeak zein gailu onetsi eta gailu horien arauketarekin eta ezaugarri teknikoekin nahiz kokalekuarekin bat etorritz.

Portu Agintaritzak txostena egingo du betearazpen-proiektuen inguruan, egiaztatzeko proiektu horiek bat datozela onetsitako gailuen ezaugarri teknikoekin eta kokalekuarekin.

Portu Agintaritzek itsas seinaleetarako zerbitzua emango dute, horretarako esleituko zaien gunee geografikoan.

Helburu horrekin, hurrengo eginkizunak gauzatuko dituzte:

a) Nabigaziorako laguntzak betearazteko proiektuak onestea, laguntza horiek ezarri eta mantentzea Portu Agintaritzaren ardura denean, bai eta proiektu horiek aldaraztea ere, halako proiektuak bat etorri behar diren heinean «Estatuko Portuak» erakundeak onetsitako gailuen ezaugarri teknikoekin eta kokalekuarekin.

b) Nabigazioari laguntzeko gailuak ezarri eta mantentzea, horren salbuespen direla xede dutenak instalazioen eta oztupo

balizamiento de instalaciones y obstáculos artificiales, incluidos los naufragios, que deberá ser realizado y abonado por el titular, promotor, responsable o causante de los mismos.

En el supuesto de que éstos no ejecuten la instalación y mantenimiento del balizamiento en el plazo establecido por la Autoridad Portuaria, se llevará a cabo por ésta a costa de aquéllos.

c) Control e inspección de las ayudas a la navegación marítima cuya instalación y mantenimiento corresponde a terceros y adopción, en su caso, de las medidas conducentes al restablecimiento a costa de éstos del servicio, incluidas, si proceden, las derivadas del ejercicio de la potestad sancionadora.

Se incluye en este apartado, el control e inspección de las ayudas a la navegación que sirven de aproximación y acceso a los puertos de competencia de las comunidades autónomas, incluidas las que constituyen el balizamiento de su zona de servicio, y las de competencia de otras Administraciones, comunicando a éstas, como responsables de su funcionamiento, los problemas detectados a fin de que se proceda a su corrección.

Esta función se entiende sin perjuicio de la obligación de los responsables de la instalación y mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima de comunicar las incidencias que se produzcan en el servicio al Instituto Hidrográfico de la Marina u órgano competente, a los efectos de su difusión, cuando proceda, a través de los avisos a navegantes.

Asimismo, se deberá comunicar a Puertos del Estado.

Corresponden a Puertos del Estado, en relación con la prestación del servicio, las siguientes funciones:

a) La determinación de las características técnicas y ubicación de los balizamientos.

Asimismo podrá definir por razones de

artificialen balizamendua, hondoratzeena barne; balizamendu hori egin eta ordaindu beharko du horren titularrak, sustatzaileak, arduradunak edo eragileak.

Halakoek Portu Agintaritzak ezarri epean betearazten ez badute balizamendua ezarri eta mantentzeko betebeharra, azken horrek betearaziko du hori, haien kontura.

c) Itsas nabigaziorako laguntzen kontrola eta ikuskapena, laguntza horiek ezarri eta mantentzea hirugarrenen ardura denean, eta, hala denean, zerbitzua berrezartzeko neurriak hartzea, horien kontura; neurri horien artean hartu ahal izango dira, bidezko denean, zehatzeko ahalmena egikaritzeak eratorritakoak.

Idatz-zati honetara biltzen da, nabigaziorako laguntzen gaineko kontrola eta ikuskapena, laguntza horiek baliagarri direnean autonomia-erkidegoen eskumeneko portuetara hurreratu eta sartzeko, laguntza horien artean direla halako portuen zerbitzu-gunearen balizamendurako laguntzak eta beste Administrazio batzuen eskumenekoak ere; azken kasu horretan, Administrazio horiei komunikatuko zaizkie, laguntza horien jardunbidearen gaineko arduradun diren heinean, detektatutako arazoak, zuzen ditzaten.

Eginkizun horrek ez dio kalterik egingo, itsas nabigaziorako laguntzak ezarri eta mantentzeko arduradunek duten betebeharrari, zerbitzuan izandako arazoak Marinaren Institutu Hidrografikoari edo organo eskudunari komunikatzeko, horrek arazo horiek zabal ditzan, bidezkoa denean, nabigatzaileei emandako abisuen bidez.

Era berean, arazo horiek «Estatuko Portuak» erakundeari komunikatu beharko zaizkio.

Zerbitzua emateari dagokionez, «Estatuko Portuak» erakundeak hurrengo eginkizunak ditu:

a) Balizamenduen ezaugarri teknikoak eta kokalekua zehaztea.

Orobat, segurtasun-arrazoak direla bide,

seguridad balizamientos provisionales, sin perjuicio del que definitivamente sea aprobado.

b) El control e inspección de las ayudas a la navegación marítima cuya instalación y mantenimiento realicen las Autoridades Portuarias.

Con el fin de conseguir una adecuada prestación del servicio de señalización marítima y articular la necesaria coordinación con las competencias de otras Administraciones públicas sobre el litoral marítimo, previamente a la aprobación de nuevos polígonos de cultivos marinos o espacios acotados en la zona marítima en la que se desarrollen cultivos marinos, la comunidad autónoma o Administración competente deberá remitir el proyecto que incluya la delimitación del mismo a Puertos del Estado, a fin de que por éste, en el plazo máximo de dos meses, se determinen las características técnicas y ubicación de su balizamiento, debiendo garantizarse por la comunidad autónoma o Administración competente la instalación y mantenimiento de dicho balizamiento.

Cualquier modificación de los límites del polígono deberá ser remitido a Puertos del Estado con el mismo objeto y con carácter previo a la modificación o revisión de la delimitación.

El proyecto de ejecución de balizamiento deberá ser informado por la Autoridad Portuaria a fin de comprobar que se ajusta a las características técnicas y ubicación de los dispositivos aprobadas.

Previamente al otorgamiento por la comunidad autónoma o Administración competente de la autorización o concesión de establecimientos para cultivos marinos, no incluidos en polígonos balizados, u otras instalaciones ubicadas en el medio marítimo, la comunidad autónoma o Administración competente deberá remitir el proyecto de la instalación a Puertos del Estado a fin de que se determinen las características técnicas y ubicación del balizamiento de la misma, que deberán recogerse en el proyecto de ejecución de

behin-behineko balizamenduak definitu ahal izango ditu, behin betiko onetsiko den balizamenduari kalterik egin gabe.

b) Itsas nabigaziorako laguntzak kontrolatu eta ikuskatzea, laguntza horiek Portu Agintaritzek ezarri eta mantentzen dituztenean.

Itsas seinaleetarako zerbitzua modu egokian eman eta itsasertzean eskumenak dituzten beste Administrazio publiko batzuen eskumenekin behar den koordinazioa gauzatzeko helburuarekin, itsas luginak gauzatzen diren itsas gunean itsas luginazarako poligono edo mugatutako eremu berriak onetsi aurretik, autonomia-erkidego edo Administrazio eskudunak proiektua bidali beharko dio «Estatuko Portuak» erakundeari, horrek, gehienez ere, bi hilabeteko epean, zehatz ditzan gunehorretako balizamenduak izan beharreko ezaugarri teknikoak eta kokalekua; autonomia-erkidego edo Administrazio eskudunak bermatu beharko du balizamendu hori ezarri eta mantenduko dela.

Poligonoaren mugen inguruan izan daitekeen edozein aldarazpen «Estatuko Portuak» erakundeari komunikatuko zaio, xede berarekin eta muga horien zehaztapena aldarazi edo berrikusi aurretik.

Portu Agintaritzak balizamendurako betearazpen-proiektuaren inguruko txostena egin beharko du, egiaztatu dadin proiektu hori bat datorrela onetsitako gailuen ezaugarri tekniko eta kokalekuarekin.

Autonomia-erkidego edo Administrazio eskudunak itsas luginazarako establezimenduak baimendu edo emakidan eman aurretik, halakoak ez direnean biltzen balizatutako poligonoetara, edo itsas ingurunean kokatutako beste instalazio batzuetara, autonomia-erkidego edo Administrazio eskudunak instalazioaren proiektua bidali beharko dio «Estatuko Portuak» erakundeari, establezimendu horien balizamenduaren ezaugarri teknikoak eta kokalekua zehatz daitezen; balizamenduaren ezaugarri

balizamiento que redacte el titular de la instalación, que será informado por la Autoridad Portuaria.

Para la defensa de las ayudas a la navegación marítima y la protección del servicio que prestan, garantizando su adecuada identificación y uso, el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, establecerá las servidumbres y limitaciones a la propiedad de los terrenos contiguos a las mismas que sean necesarias, dentro de los siguientes tipos y límites:

- a) Sobre el acceso a las ayudas a la navegación.
- b) Para las ayudas visuales:
 - b.1) Sobre la altura-distancia, para la protección del cono de luz y de reconocimiento de la señal diurna.
 - b.2) Sobre los colores y ritmicidad de las luces del entorno.
 - b.3) Sobre la luminancia de fondo.
- c) Para las ayudas radioeléctricas:
 - c.1) Sobre la distancia mínima a la que deben ubicarse transmisores radioeléctricos, industrias e instalaciones eléctricas de alta tensión y ferrocarriles electrificados.
 - c.2) Sobre la altura-distancia, para la protección de la recepción y transmisión de señales.

En cualquier caso, no se podrán exigir limitaciones mayores de las siguientes:

- 1.^a Sólo se podrán establecer limitaciones al empleo de luces de colores rojo, verde, azul, blanco y ámbar.
- 2.^a Para distancias inferiores a 1.000 metros, el ángulo sobre la horizontal con el que se observe desde la altura máxima de las antenas receptoras, de una ayuda a la navegación de tipo radioeléctrico, el punto más elevado de cualquier obstáculo será como máximo de cinco grados.
- 3.^a Cualquiera de las establecidas en la Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones

teknikoak eta kokalekua jaso beharko dira instalazioaren titularrak balizamendua betearazteko idatzitako proiektuan, Portu Agintaritzak horren inguruko txostena egin beharko duela.

Itsas nabigaziorako laguntzak defendatzeko eta laguntza horiek ematen duten zerbitzua babesteko, beraien identifikazio eta erabilera egokia bermatuz, Sustapen Ministroak, «Estatuko Portuak» erakundeak hala proposatuta, mugakide diren lurren jabetzari dagokionez, zortasunak eta mugak ezarriko ditu, halakoak beharrezkoak direnean, hurrengo mota eta muga barruan:

- a) Nabigazio-laguntzetara heltzeko.
- b) Ikusteko laguntzen kasuan:
 - b.1) Altuera-distantziari dagokionez, argi-konoa babesteko eta eguneko seinaleak ezagutzeko.
 - b.2) Inguruko argien koloreei eta erritmoari dagokienez.
 - b.3) Atzeko aldeko luminantziari dagokionez.
- b) Laguntza irrati-elektrikoen kasuan:
 - c.1) Transmisio irrati-elektrikoak, goi-tentsioko industria eta instalazio elektrikoak eta elektrifikatutako trenbideak kokatu beharreko gutxieneko distantziari dagokionez.
 - c.2) Altuera-distantziari dagokionez, seinaleak jaso eta transmititzea babesteko.

Edozein kasutan, ezin izango dira hurrengoak baino muga gehiago galdu:

1. Kolore gorri, berde, urdin, zuri eta anbarreko argien erabilera bakarrik mugatu ahal izango da.
- 1.000 metrotik beherako distantzietarako, seinaleak jasotzeko antenen gehieneko altuera oinarri hartu, antena horiek direnean irrati-elektriko bidez nabigazioari laguntzekoak, eta altuera horretatik edozein oztoporen punturik garaiena ikusgai uzten duen angelu bertikala gehienez ere bost gradukoa izango da.
3. Telekomunikabideak Antolatzen Legeak ezarritako mugetatik edozein,

en cuanto a la protección del espectro radioeléctrico, a efectos de las ayudas radioeléctricas.

TÍTULO IV

Del dominio público portuario estatal

CAPÍTULO I

Modelo de gestión

Artículo 92. Modelo de gestión del dominio público portuario.

La gestión del dominio público portuario estatal estará orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones, tanto demaniales como de obra pública, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

Corresponde a las Autoridades Portuarias la provisión y gestión de espacios e infraestructuras portuarias básicas, promoviendo tanto la actividad económica en los puertos como la prestación de los servicios por parte de la iniciativa privada.

La gestión de las infraestructuras y del dominio público portuario se realizará con criterios de rentabilidad y eficiencia.

CAPÍTULO II

De los bienes que lo integran

Artículo 93. Naturaleza y determinación del dominio público portuario.

Los puertos de interés general forman parte del dominio público marítimo-terrestre e integran el dominio público portuario estatal, el cual se regula por las disposiciones de esta ley y, supletoriamente, por la legislación de costas.

Pertencen al dominio público portuario estatal:

- a) Los terrenos, obras e instalaciones portuarias fijas de titularidad estatal afectados al servicio de los puertos.
- b) Los terrenos e instalaciones fijas que las Autoridades Portuarias adquieran mediante expropiación, así como los que adquieran por compraventa o por cualquier otro título

espekto irrati-elektrikoaren babesari dagokionez, laguntza irrati-elektrikoen ondoreetarako.

IV. TITULUA

Estatuaren portuko jabari publikoa

I. KAPITULUA

Kudeaketa-eredua

92. artikulua. Portuko jabari publikoaren kudeaketa-eredua.

Estatuaren portuko jabari publikoaren kudeaketak helburu izango du, betiere, interes orokorra bermatuz, ekimen pribatuaren partaidetza sustatu eta gehitzea, portu-instalazioak finantzatu, eraiki eta ustiatzeari dagokionez, eta zerbitzuak emateari dagokionez; horretarako, kasuan kasuko baimenak eta emakidak emango dira, demanioari nahiz obra publikoari begira, lege honetan ezarritakoarekin bat etorritz.

Portu Agintaritzei dagokie oinarritzko portu-eremu eta -azpiegiturak hornitu eta kudeatzea, ekimen pribatuak portuetan jarduera ekonomikoa izatea nahiz zerbitzuak ematea sustatuz.

Portuko azpiegiturak eta jabari publikoa kudeatuko dira errentagarritasun- eta efizientzia-irizpideekin.

II. KAPITULUA

Osatzen duten ondasunak

93. artikulua. Portuko jabari publikoaren izaera eta zehaztapena.

Interes orokorreko portuak itsas-lehorreko jabari publikora biltzen dira eta statuaren portuko jabari publikoa osatzen dute; azken hori lege honetako xedapenek eta, modu ordeztailan, kostaldee buruzko legeriak arautzen dute.

Estatuaren portuko jabari publikokoak dira:

- a) Estatuaren titulartasuneko lurrak, obrak eta portuko instalazio finkoak, halakoak portuetako zerbitzuei lotzen zaizkienean.
- b) Portu Agintaritzek jabetza kenduz eskuratzen dituzten lur eta instalazio finkoak, bai eta salerosketaren bidez edo beste edozein tituluren bidez eskuratzen

cuando sean debidamente afectados por el Ministro de Fomento.

c) Las obras que el Estado o las Autoridades Portuarias realicen sobre dicho dominio.

d) Las obras construidas por los titulares de una concesión de dominio público portuario, cuando reviertan a la Autoridad Portuaria.

e) Los terrenos, obras e instalaciones fijas de ayudas a la navegación marítima, que se afecten a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias para esta finalidad.

f) Los espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos.

CAPÍTULO III

De la utilización del dominio público portuario estatal

Artículo 94. Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario.

En el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios básicos y otras actividades portuarias comerciales.

b) Usos pesqueros.

c) Usos náutico-deportivos.

d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de

dituztenak ere, halakoak behar bezala lotzen dituenean Sustapen Ministroak.

c) Estatuak edo Portu Agintaritzek jabari horretan egiten dituzten obrak.

d) Portuko jabari publikoaren emakida baten titularrek eraikitako obrak, obra horiek Portu Agintaritzara lehengoratzten direnean.

e) Itsas nabigazioari laguntzeko lur, obra eta instalazio finkoak, halakoak «Estatuko Portuak» erakundeari eta Portu Agintaritzei lotzen zaizkienean, helburu horretarako.

f) Portuetako zerbitzu-guneetako ur-eremuak.

III. KAPITULUA

Estatuaren portuko jabari publikoaren erabilera

94. artikulua. Portuko jabari publikoan baimendutako erabilera eta jarduerak.

Portuko jabari publikoan gauzatu ahal izango dira portuko eta itsas seinaleetarako erabileren araberrako jarduera, instalazio eta eraikuntzak bakarrik, lege honetan ezarritakoarekin bat etorritz.

Ondore horretarako, honako hauek portu-erabileratzat hartuko dira:

a) Merkataritzako erabilerak, horien artean direla garraio-motak aldatzearekin zerikusia dutenak, oinarrizko portu-zerbitzuen ingurukoak eta merkataritzako beste poru-jarduera batzuk.

b) Arrantza-erabilerak.

c) Nautika- eta kirol-erabilerak.

Aurrekoen osagarri edo laguntzaile diren erabilerak, horien artean direla logistika- eta biltegiatze-jardueren ingurukoak eta industria- nahiz merkataritza-enpresei dagozkien erabilerak, halakoak portuan kokatzea justifikatuta dagoenean, horiek portu-trafikoarekin lotura izateagatik, sortzen dituzten portu-trafikoaren kopuruarengatik edo portuko erabiltzaileei ematen dizkieten zerbitzuengatik.

Itsas-lehorreko jabari publikoko ondasunen ezaugarriak betetzen ez dituzten lurretan, ondasun horiek direnean uztailaren 28ko 22/1988 Legeak, Kostaldee buruzkoak, 3.

julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos no portuarios, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.

Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones.

Con el objeto de preservar el patrimonio arquitectónico que constituyen los faros, en los espacios del dominio público portuario afectados al servicio de señalización marítima se podrán autorizar usos y actividades distintos de los de señalización marítima, de acuerdo con lo previsto en los párrafos anteriores, siempre que los mismos no condicionen o limiten la prestación del servicio que en cada momento sea el apropiado, teniendo en cuenta las necesidades del tráfico y de la tecnología, sin que en ningún caso sean indemnizables las modificaciones que se impongan por dicho motivo.

Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima, debiendo acomodarse a lo dispuesto en el planeamiento urbanístico.

En el caso de que las instalaciones de señalización marítima en las que se vayan a autorizar el uso hotelero se ubiquen en

artikuluaren definitutakoak, baldin eta portuko trafikoen beharrian operatiboengatik erabilerarik gabe geratu badira edo portu-jarduerarako jardunbide nahiz egokitasun teknikoa galdu badute, portuko jabari publikoan portu-erabileretara destinatutako eremuak onartu ahal izango dira, erabilera horien artean direla kultura- edo jolas-ekipamenduak, azoka-saioak, erakusketak eta portukoak ez diren beste merkataritza-jarduera batzuk, betiere, kalterik egiten ez bazaie portuaren etorkizuneko garapenari eta portuko trafikoko eragiketei, eta eremu horiek bat egiten badute hirigintza-plangintzan ezarritakoarekin.

Portu Agintaritzek ezin izango dute zuzenean nahiz zeharka parterik hartu eremu horietan gauzatzen diren instalazio eta jardueren ustiapen eta kudeaketan, kultura-ekipamenduei eta erakusketei dagokienez izan ezik.

Itsasargien arkitektura-ondarea zaintzeko xedearekin, portuko jabari publikoko eremuetan, halakoak itsas seinaleetarako zerbitzuari lotzen zaizkionean, baimendu ahal izango dira itsas seinaleetarako ez diren erabilera eta jarduerak, aurreko idatz-zatietan jasotakoarekin bat etorriz, betiere, erabilera eta jarduera horiek baldintzatzen edo mugatzen ez badute une bakoitzean egoki den zerbitzu-ematea, kontuan hartuz trafikoaren eta teknologiaren betekizunak; arrazoi horrengatik ezarritako aldarazpenek inoiz ez dute kalte-ordainik eragingo.

Salbuespenez, interes orokorreko arrazoiengatik, behar bezala egiaztatu beharko direnak eta alde zuzenetik «Estatuko Portuak» erakundeak egindako txostena beharko dutenak, Ministroen Kontseiluak portuko jabari publikoko eremuetan, halakoak itsas seinaleetarako destinatzen direnean, ostalaritza-instalazioen debekua kendu ahal izango du, hirigintza-planeamenduan xedatutakoarekin bat etorriz.

Itsas seinaleetarako instalazioetan ostalaritza-erabilera baimendu nahi bada eta instalazio horiek kokatuta badaude 100

una zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar, o de 20 metros si los terrenos tienen la clasificación de suelo urbano, la Dirección General de Costas deberá emitir informe previo a la autorización del Consejo de Ministros.

Las obras que supongan incremento de volumen sobre la edificación ya existente sólo podrán ubicarse fuera de la zona de 100 o 20 metros a que se ha hecho referencia.

La ocupación de espacios de dominio público portuario destinados a usos portuarios por los órganos o entidades de cualquier Administración pública, para el cumplimiento de los fines de su competencia, sólo podrá autorizarse para usos o actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente dentro de los mismos.

Están prohibidas aquellas ocupaciones y utilidades del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones.

A estos efectos, no se considera publicidad los carteles informativos y rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión administrativa de la Autoridad Portuaria.

Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos no portuarios, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto o instrumento equivalente.

metroko gunean, itsasertzaren barruko mugatik neurtuta, edo 20 metroko gunean, lur horiek hiri-lurzoruaren kalifikazioa dutenean, Kostaldean Zuzendaritza Nagusiak txostena eman beharko du Ministroen Kontseiluak baimena eman aurretik.

Aurretik zegoen eraikinaren bolumena handitzeko obrak 100 edo 20 metroko gune horretatik kanpo bakarrik kokatu ahal izango dira.

Portuko jabari publikoko eremuen okupazioa, horiek destina daitezzen edozein Administrazio publikoko organoen eta erakundeen portu-erabileretara, euren eskumeneko helburuak betetzeko, soil-soilik baimendu ahal izango da eremu horietan nahitaez gauzatu behar diren erabilera edo jardueretarako, halakoek portu-jarduerarekin zuzeneko lotura izateagatik.

Debekatuta daude portuko jabari publikoaren okupazioak eta erabilerak, halakoak destinatzen direnean bizitzeko edo biztantzeko eraikinetara, goi-tentsioko linea elektrikoak airetik hedatzera eta merkataritzako publizitatea egitera, eraikinen kanpoko aldean kokatutako kartelen eta hesien bidez, baliabide akustikoen bidez nahiz ikus-entzunezko baliabideen bidez.

Ondore horietarako, ez dira publizitatetzat hartuko Portu Agintaritzaren administrazio-baimenaren edo -emakidaren titular diren establezimenduen edo enpresen informazio-kartelak edo errotulu adierazleak, halakoak direnean establezimendu edo enpresa horien ingurukoak.

Salbuespenez, interes orokorreko arrazoiengatik, behar bezala egiaztatu beharko direnak eta aldeztu aurretik «Estatuko Portuak» erakundeak egindako txostena beharko dutenak, Ministroen Kontseiluak portuko jabari publikoko eremuetan, halakoak logistika-jardueretako guneetara eta portukoak ez diren erabileretara destinatzen direnean, ostalaritza-instalazioen debekua kendu ahal izango du; ostalaritza-erabilera horiek

Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle.

El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión podrá ser autorizado por el Ministro de Fomento cuando se aprecien circunstancias excepcionales y de utilidad pública.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar la publicidad para actividades deportivas, sociales y culturales que ocasionalmente se desarrollen en el dominio público portuario.

Artículo 95. Régimen de utilización del dominio público portuario.

La utilización del dominio público portuario se regirá por lo establecido en esta ley, en el Reglamento de Explotación y Policía y en las correspondientes ordenanzas portuarias, las cuales establecerán las zonas abiertas al uso general y, en su caso, gratuito. En lo no previsto en las anteriores disposiciones será de aplicación la legislación de costas.

Los usos y actividades que presenten circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad exigirán el otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión, con sujeción a lo previsto en esta ley y en los pliegos de condiciones generales que se aprueben, que se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado».

Cuando algún órgano de la Administración General del Estado o cualquier organismo o entidad vinculada o dependiente de la misma requiera la utilización del dominio público portuario, solicitará de la Autoridad Portuaria correspondiente los bienes de dominio público necesarios, quien autorizará dicha utilización siempre que sea compatible con la normal explotación del puerto y durante el tiempo que sea preciso, debiendo suscribir el correspondiente convenio en el que se establecerán las condiciones de la misma, incluyendo las

bat egin beharko dute Portuko Zerbitzu Gunea Antolatzeko Plan Bereziarekin edo tresna baliokidearekin.

Instalazio horiek ezin izango dira kokatu itsasertzaren barruko mugatik edo moilako hegaletik lehorrerantz neurtutako lehenengo 20 metroetan.

Sustapen Ministroak goi-tentsioko linea elektrikoak airetik hedatzea baimendu ahal izango du, salbuespeneko eta herri-onurako inguruabarrak daudenean.

Portu Agintaritzak publizitatea baimendu ahal izango du, noizean behin portuko jabari publikoan gauzatzen diren kirol-, gizarte- eta kultura-jarduerei dagokienez.

95. artikulua. Portuko jabari publikoaren kudeaketa-eredua.

Portuko jabari publikoaren erabilera arautuko da lege honetan, Ustiatze eta Polizia Erregelamenduan eta kasuan kasuko portu-ordenantzetan ezarritakoaren arabera, azken horiek ezarriko dituztela erabilera orokorrari eta, hala denean, doan, zabalduetako guneak. Xedapen horiek ezarri gabeko aldeetan kostaldeein buruzko legeria aplikatuko da.

Esklusibotasun-, intentsitate-, arrisku- edo errentagarritasun-inguruabarrak dituzten erabilera eta jarduerak beharko dute kasuan kasuko baimena edo emakida ematea, aintzat hartuz lege honetan eta baldintza orokorren agirietan jasotakoa, azken horiek onetsita eta «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratuta daudenean.

Estatuko Administrazio Orokorraren organoren batek edo Administrazio horri lotutako edo horren mendeko antolakunde nahiz erakunde batek portuko jabari publikoa erabili behar duenean, kasuan kasuko Portu Agintaritzari eskatuko dio jabari publikoko ondasunen artetik behar dituenak; Portu Agintaritzak erabilera hori baimenduko du, baldin eta berau bateragarria bada portua modu arruntean ustiatzearekin eta beharrezko denbora-tartera mugatzen bada, kasuan kasuko hitzarmena eginez, non jasoko diren

tasas que, en su caso, procedan y los costes que debe asumir aquél.

Cuando la Autoridad Portuaria considere que la solicitud es incompatible con la normal explotación del puerto, la elevará a Puertos del Estado quien, una vez emitido el correspondiente informe, lo trasladará al Ministro de Fomento quien resolverá sobre el otorgamiento de la autorización, atendiendo al interés general.

Cuando sea precisa la utilización del dominio público portuario por las Administraciones de las comunidades autónomas, por las entidades que integran la Administración local o por cualquier organismo o entidad dependiente de cualquiera de ellas, se procederá de acuerdo con lo establecido en el párrafo anterior, respecto de aquellas comunidades autónomas que prevean en su legislación un régimen similar de utilización de bienes demaniales de su titularidad por la Administración General del Estado o sus organismos públicos para su dedicación a un uso o servicio de su competencia.

A falta de dicha previsión, deberán solicitar el otorgamiento de la correspondiente concesión o autorización, de acuerdo con lo establecido en esta ley.

Las autorizaciones y concesiones otorgadas según esta ley no eximen a sus titulares de obtener los permisos, licencias, autorizaciones y concesiones que sean exigidos por otras disposiciones legales.

No obstante, cuando éstos se obtengan con anterioridad al título administrativo exigible conforme a esta ley, su eficacia quedará demorada hasta que se otorgue el mismo.

Los titulares de autorizaciones y concesiones deberán comprometerse al desarrollo de una actividad mínima o tráfico mínimo que garantice una explotación razonable del dominio público.

CAPÍTULO IV

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios

erabileraren baldintzak, eta horien artean, hala denean, bidezkoak diren tasak, eta organo, antolakunde edo erakunde horrek bere gain hartu beharreko kostuak.

Portu Agintaritzak uste duenean eskabidea bateraezina dela portua modu arruntean ustiatzearekin, «Estatuko Portuak» erakundeari bidaliko dio eskabide hori; erakunde horrek kasuan kasuko txostena egin ondoren, Sustapen Ministroari igorriko dio, eta horrek ebazpena emango du baimena ematearen inguruan, interes orokorra aintzat hartuz.

Portuko jabari publikoa erabili behar dutenean autonomia-erkidegoetako Administrazioek, toki Administrazioa osatzen duten erakundeek edo horiei lotutako nahiz horien mendeko beste edozein antolakunde edo erakundek, aurreko lerrokadan ezarritakoaren arabera jardungo da, autonomia-erkidegoei begira ere, baldin eta autonomia-erkidego horiek euren titulartasuneko demanio-ondasunak Estatuko Administrazioak edo horren erakunde publikoek erabiltzeko, euren eskumeneko erabilera edo zerbitzu jakin batera destinatuz, antzeko araubidea jaso badute euren legerian.

Halako xedapenik jaso ezean, kasuan kasuko emakida edo baimena ematea eskatu beharko dute, lege honetan ezarritakoarekin bat etorrituz.

Lege honen arabera emandako baimen eta emakidek ez dituzte horien titularrak askatuko beste lege-xedapen batzuek galdatutako eskumen, lizentzia, baimen eta emakidetatik.

Hala ere, halakoak lortzen direnean lege honek galdatutako administrazio-titulua baino lehenago, beraien eragingarritasuna atzeratuko da titulu hori eman arte.

Baimenen eta emakiden titularrek jabari publikoa modu arrazoitsuan ustiatzea bermatzen duen gutxieneko jarduera edo trafikoa gauzatzeko konpromisoa hartu beharko dute.

IV. KAPITULUA

Portu Eremuak Erabiltzeko Plana

Artículo 96. El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

El Ministerio de Fomento delimitará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 94.1 de esta ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos no portuarios mencionados en dicho artículo.

Esta delimitación se efectuará a través del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua donde se realicen las operaciones de carga, descarga y transbordo de mercancías, embarque y desembarque de pasajeros, construcción y reparación de buques, atraque y reviro, los canales de acceso y las zonas de fondeo, incluyendo las márgenes necesarias para la seguridad marítima, practicaje y avituallamiento de buques.

También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto.

El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:

a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará las aguas abrigadas naturalmente que comprendan las dársenas destinadas a operaciones portuarias, incluyendo las zonas necesarias para maniobras de atraque y reviro, y los espacios de agua incluidos en los diques de abrigo.

b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.

La Autoridad Portuaria elaborará el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios que incluirá los usos previstos para cada una de las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia

96. artikulua. Portu Eremuak Erabiltzeko Plana.

Sustapen Ministerioak zerbitzu-gunea zehaztuko du estatuaren titulartasuneko portuetan; zerbitzu-gune horrek bere baitan hartuko ditu lege honen 94.1 artikuluko portu-erabilerak gauzatzeko beharrezkoak diren lur- eta ur-eremuak; erreserbatutako eremuak, bermatzen dutenak portu-jarduera garatzeko aukera; eta portu-izaerarik gabeko beste erabilera batzuetara destina daitezkeen eremuak, betiere, erabilerok artikulua horrek aipatutakoak badira.

Zehaztapen hori gauzatuko da Portu Eremuak Erabiltzeko Planaren bidez.

Zerbitzu-guneko ur-eremuak bere baitara bilduko ditu, dela merkatu-gaiak kargatu, deskargatu eta ontzitik aldatzeko eragiketak, bidaiariak ontziratu eta lehorratzeko eragiketak, ontziak eraiki eta konpontzeko eragiketak, eta atrakatu eta biratzeko eragiketak gauzatzeko esparruak; dela sarrera-kanalak, dela ainguratze-guneak, bai eta itsas segurtasunerako, praktikajerako eta ontziak zuzkitzeko beharrezko diren ertzak ere.

Halaber, bere baitara bilduko ditu erreserbatutako eremuak, beharrezkoak izango direnak portua hedatzeko.

Ur-eremua bi gunetan banatuko da:

a) I. gunea, edo portu-uren barruko aldea; horrek bere baitan hartuko ditu modu naturalean babestutako urak, portu-eragiketetara destinatutako dartsenak barneratzen dituztenak, bai eta atrakatzeko eta biratze-maniobrak egiteko behar diren guneak, eta babes-dikeetako ur-eremuak ere.

b) II. gunea, edo portu-uren kanpoko aldea; horrek bere baitan hartuko ditu gainerako urak.

Portu Agintaritzak egingo du Portu Eremuen Erabilera Plana, aintzat hartuz irizpide gardenak, objektiboak, bereizkeriarik gabekoak eta zerbitzuak emateari dagokionez lehia askea

de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la libre competencia en la prestación de los servicios.

Asimismo, se incluirán en el plan de utilización los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias tales como las de seguridad, inspección, control u otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 94.2 de esta ley.

La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas y de la Administración pública con competencia en materia de pesca en aguas interiores, ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, que deberán informar en los aspectos relativos a sus propias competencias.

Simultáneamente a la solicitud de los informes procedentes, la Autoridad Portuaria someterá a información pública el plan elaborado por un plazo de un mes, durante el cual los interesados podrán formular alegaciones.

Tras la conclusión del plazo de información pública, la Autoridad Portuaria dará respuesta a los interesados incorporando al expediente que habrá de remitir a Puertos del Estado la documentación resultante del trámite y procediendo a las modificaciones del plan que, a la vista de las alegaciones, sean oportunas.

Cumplimentada dicha tramitación, se remitirá la propuesta del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios a Puertos del Estado quien convocará a la Autoridad Portuaria y a la Dirección General de Costas a un período de consultas durante el plazo de un mes, a fin de que por esta última se formulen las observaciones y sugerencias que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración.

Posteriormente, Puertos del Estado

suspertzen dituztenak; Plan horrek jasoko ditu portuko gunede berdinek izango duten erabilera, bai eta erabilera horiek izateko beharrezaren edo komenigarritasunaren justifikazioa ere.

Era berean, erabilera-planera behar adinako eremuak bilduko dira, Administrazio publikoetako organoek egitari ahal izateko, segurtasun-, ikuskapen- eta kontrol-eskumenak edo, portu-jarduerarekin zuzeneko lotura izateagatik, lege honen 94.2 artikuluan xedatutakoarekin bat etorritik gauzatu behar diren beste eskumen batzuk.

Portu Agintaritzak txostena eskatuko die Hirigintza Administrazioei eta barne uretako arrantzaren, arrantza-sektorea antolatzearen eta kirolaren gaietako, eta Portu Eremuak Erabiltzeko Planak uki ditzakeen sektorekako beste esparruetako Administrazio publiko eskudunei; Administrazio horiek txostena egingo dute euren eskumenak ukitzen dituzten gaiak dagokienez.

Bidezkoak diren txostenak eskatzearekin batera, Portu Agintaritzak hilabeteko epean jendaurrean utziko du egindako plana; epe horretan, interesdunek alegazioak egin ahal izango dituzte.

Plana jendaurrean uzteko epea igaro ondoren, Portu Agintaritzak interesdunei erantzungo die, «Estatuko Portuak» erakundeari bidali beharreko espedientera bilduz izapide horren ondoriozko agiriak, eta planean eginez alegazioek eratorritakoaren arabera bidezkoak diren aldarazpenak.

Behin izapide hori eginda, Portu Eremuak Erabiltzeko Planaren proposamena «Estatuko Portuak» erakundeari bidaliko zaio, eta horrek hilabete iraungo duen kontsultaldirako deialdia egingo die Portu Agintaritzari eta Kostaldean Zuzendaritza Nagusiari, azken horren bidez egokitzen jotako oharra eta iradokizunak egin daitezzen, hala denean, kontuan hartuko direnak.

Gerogarrean, «Estatuko Portuak»

recabará informe de la Dirección General de Costas sobre la protección del dominio público marítimo-terrestre y, en su caso, informe del Ministerio de Ciencia y Tecnología en aspectos relacionados con la construcción naval.

También informarán el Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, y el Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional.

Los anteriores informes deberán emitirse en el plazo de dos meses desde la recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

Recibidos los informes o transcurrido el plazo para su emisión, Puertos del Estado emitirá informe que lo elevará, junto con el expediente, al Ministerio de Fomento.

En el caso de que el informe de la Dirección General de Costas resulte desfavorable, Puertos del Estado hará constar expresamente en su informe esta circunstancia, debiendo motivar las razones por las que éstas deban ser tomadas en consideración, así como aquéllas que no puedan aceptarse.

Corresponde al Ministro de Fomento la aprobación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

Cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes patrimoniales de la Administración General del Estado destinados a usos y finalidades distintas, Puertos del Estado la someterá a informe vinculante del Ministerio de Hacienda, que se entenderá favorable si transcurren tres meses desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

La aprobación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios llevará implícita la

erakundeak txostena eskatuko dio Kostaldeen Zuzendaritza Nagusiari, itsas-lehorreko jabari publikoaren babesari buruz, eta, hala denean, txostena eskatuko dio Zientzia eta Teknologia Ministerioari ere, itsasontzigintzarekin zerikusia duten inguruabarrei buruz.

Halaber, txostena egingo dute Defentsa Ministerioak, plan horrek defentsa nazionalaren interesetan izan dezakeen eraginari dagokionez, eta Barne Arazoetarako Ministerioak, segurtasun publikoaren eta pertsonak lurralde nazionallean sartzea eta bertatik irtetea kontrolatzearen inguruabarrei dagokienez.

Aurreko txosten horiek eman beharko dira bi hilabeteko epean, proposamena jasotzen denetik; ulertuko da txostenak aldekoak direla, baldin eta epe hori igaro ondoren txostenak ez badira esanbidez ematen.

Behin txostenak jasota edo horiek emateko epea igarota, «Estatuko Portuak» erakundeak txostena egingo du, espedientearekin batera Sustapen Ministerioari bidaliko diona.

Kostaldeen Zuzendaritza Nagusiaren txostena kontrakoa bada, «Estatuko Portuak» erakundeak inguruabar hori esanbidez jasoko du bere txostenean, zioak jasoz iritzi horiek kontuan hartzeko dauden arrazoien inguruan, bai eta onartu ezin diren iritzien inguruan ere.

Sustapen Ministroak onetsi behar du Portu Eremuak Erabiltzeko Plana.

Mugaketa-proposamenak bere baitan hartzen dituen Estatuko Administrazio Orokorraren lurrak eta ondare-ondasunak, erabilera eta helburu desberdinetara destinatutakoak, «Estatuko Portuak» erakundeak txosten loteslea eskatuko dio Ogasun Ministerioari. Ulertuko da txosten hori aldekoa dela, baldin eta agiriak jasotzen direnetik hiru hilabete igaro ondoren txostenik ez bada esanbidez ematen.

Portu Eremuak Erabiltzeko Plana onesteak berarekin ekarriko du herri-onuraren

declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada y de rescate de las concesiones que requiera el desarrollo del plan, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.

Aprobado el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, el texto íntegro del acuerdo se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

Con carácter previo a la formulación por la Autoridad Portuaria del plan especial o instrumento equivalente que ordene su zona de servicio deberá encontrarse aprobado el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del puerto.

Asimismo, recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial de acuerdo con lo establecido en el párrafo primero del artículo 18.2 c) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.

Artículo 97. Modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

Las modificaciones del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación indicado en el artículo anterior.

Cuando la modificación no tenga tal carácter será aprobada por Puertos del Estado, a propuesta de la Autoridad Portuaria, previo informe de las Administraciones urbanísticas si afectara a sus competencias.

Antes de la remisión de la propuesta de la modificación no sustancial del plan a Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria abrirá el trámite de información pública, en la forma establecida en el artículo anterior, si bien el plazo de información pública de la propuesta de modificación será de 15 días.

adierazpena, jabetza pribatuko ondasunak kentzeari dagokionez eta plana garatzeko beharrezkoak diren emakida-erreskateei dagokionez, bai eta portu-erabilerari lotzea zerbitzu-guneko jabari publikoko ondasunak eta ondare-ondasunak ere, betiere, halakoak interesgarriak badira portuarentzako.

Behin Portu Eremuak Erabiltzeko Plana onetsita, akordioaren testu osoa «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratuko da.

Portu Agintaritzak bere zerbitzu-gunea antolatuko duen plan berezia edo horren tresna baliokidea azaldu aurretik, portuko Portu Eremuak Erabiltzeko Plana onetsi beharko da.

Era berean, Portu Agintaritzak plan bereziaren edukia jasotzen duenean, azaroaren 24ko 27/1992 Legeak, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzkoak, 18.2.c) artikulua lehengo lerrokadan ezarritakoarekin bat etorritik, «Estatuko Portuak» erakundeari bidaliko dio hori, horrek egokitzen dituen oharra eta iradokizunak egin dituzan.

97. artikulua. Portu Eremuak Erabiltzeko Plana aldaraztea.

Portu Eremuak Erabiltzeko Planaren aldarazpenak funtsezkoak badira, aurreko artikuluan aipatu onespenezkoen mende izango dira.

Aldarazpenak ez duenean funtsezko izaerarik, «Estatuko Portuak» erakundeak onetsiko du hori, Portu Agintaritzak hala proposatuta, aldez aurretik Hirigintza Administrazioek txostena egin beharko dutela, aldarazpen horrek beraien eskumenak ukituz gero.

Planari begira funtsezkoa ez den aldarazpenaren proposamena «Estatuko Portuak» erakundeari bidali aurretik, Portu Agintaritzak jendaurreko informazioaren izapidea zabalduko du, aurreko artikuluan ezarritakoaren arabera; dena den, aldarazpen-proposamena jendaurreko informaziora zabaltzeko epea 15 eguneko izango da.

Se entiende por modificación no sustancial aquélla producida dentro de la zona de servicio del puerto, motivada por razones de explotación portuaria, que no suponga una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en que se divide el puerto a efectos de asignación de los usos a que se refiere el artículo 94 de esta ley.

Asimismo, tendrán el carácter de modificación no sustancial las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto, salvo lo previsto en el párrafo siguiente, así como la capacidad o espacio de infraestructura asignada para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización.

De estas modificaciones se dará cuenta al Ministro de Fomento y se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado».

A estos efectos, tendrá la consideración de alteración significativa aquélla que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15 por ciento de la superficie asignada a un determinado uso, salvo la que afecte a los usos no portuarios que en todo caso tendrá el carácter de alteración significativa.

La aprobación o modificación de un plan director determinará la modificación sustancial del plan de utilización.

Artículo 98. Efectos del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios sobre las Concesiones.

Las concesiones que resulten incompatibles con las determinaciones del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios deberán adaptarse al mismo.

A tal efecto deberá procederse a la revisión de las condiciones que fuese preciso o, en su caso, al rescate de la concesión según lo establecido en los artículos 114 y 124 de esta ley.

Transitoriamente, y en tanto no se proceda

Funtsezkoa ez den aldarazpena da portuko zerbitzu-gunean sortzen dena, portu-ustiapenaren ondoriozko arrazoiak eraginda, modu garrantzitsuan aldatu gabe, lege honen 94. artikuluko erabilerak esleitzeari dagokionez, portua banatzen duten guneen barne zehaztapena.

Orobat, funtsezkoa ez den aldarazpen izango dira portu-azpiegituren eta -instalazioen hedapenak, halakoak alde aurretik zeudenen osagarri direnean, betiere, portuko zerbitzu-gunean kokatzen badira, hurrengo paragrafoan jasotako salbuespenarekin, bai eta portu-zerbitzuen emaileek, halakoak emakidarik edo baimenik gabekoak direnean, jardun ahal izateko esleitutako azpiegitura-erabilerak edo -eremuak ere.

Aldarazpen horien berri emango zaio Sustapen Ministroari eta aldarazpenok «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratuko dira.

Ondore horietarako, aldaketa garrantzitsua izango da erabilera jakin bati esleitutako azalera, aldaketa bakarraren bidez edo pilotutako aldaketa batzuen bidez, ehuneko 15ean baino gehiago aldatzen duena, salbu eta aldaketa horrek portu-izaerarik gabeko erabilerak ukitzen dituenean, halakoetan aldaketa beti joko baita garrantzitsutzat.

Plan zuzentzaile baten onespenez edo aldarazpenak berarekin ekarriko du erabilera-planaren funtsezko aldarazpena.

98. artikulua. Portu Eremuak Erabiltzeko Planak emakidetan dituen ondoreak.

Portu Eremuak Erabiltzeko Planaren xedapenekin bateraezinak diren emakidak plan horri egokitu beharko zaizkio.

Ondore horretarako beharrezko baldintza guztiak berrikusi beharko dira edo, hala denean, emakida erreskatatu beharko da, lege honen 114 eta 124. artikuluek ezarritakoaren arabera.

Modu iragankorrean, eta emakiden

a la revisión de las condiciones de las concesiones o, en su caso, al rescate de las mismas conforme a lo previsto en el apartado anterior, las concesiones seguirán sujetas a las mismas condiciones en que se otorgaron, sin que pueda autorizarse prórroga del plazo de la concesión, modificación o transferencia de la misma sin que se haya producido la revisión de las condiciones que resulten incompatibles con el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

CAPÍTULO V

Autorizaciones

SECCIÓN 1.ª CLASES DE AUTORIZACIONES

Artículo 99. Clases de autorizaciones.

Estarán sujetas a autorización de la Autoridad Portuaria:

- a) La utilización de instalaciones portuarias fijas por los buques, el pasaje y las mercancías, que se regirá por el Reglamento de Explotación y Policía y las correspondientes ordenanzas portuarias.
- b) La ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por plazo no superior a tres años, que se otorgará de conformidad con lo dispuesto en la siguiente sección.

SECCIÓN 2.ª AUTORIZACIONES DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

Artículo 100. Ámbito de aplicación.

La ocupación del dominio público portuario por plazo no superior a tres años, incluidas prórrogas, con bienes muebles o instalaciones desmontables, o sin ellos, estarán sujetas a autorización previa de la Autoridad Portuaria.

Estas autorizaciones demaniales se otorgarán, a título de precario, con sujeción al correspondiente pliego de condiciones generales de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario que apruebe el Ministro de Fomento y, cuando el objeto de la autorización sea una actividad comercial o industrial, al pliego de condiciones generales de la actividad o del

baldintzak berrikusteari ekiten ez zaion bitartean edo, hala denean, emakida horiek aurreko paragrafoan ezarritakoaren arabera erreskatatzen ez diren bitartean, emakidak egongo dira eman zirenean zituzten baldintza berberen mende, eta ezin izango da baimendu horien inguruko luzapen, aldarazpen edo eskualdaketarik, baldin eta Portu Eremuak Erabiltzeko Planarekin bateraezinak diren baldintzak berrikusi ez badira.

V. KAPITULUA

Baimenak

1. ATALA BAIMEN-MOTAK

99. artikulua. Baimen-motak.

Portu Agintaritzaren baimenaren mende izango dira:

- a) Ontziek, bidaiariek eta merkatu-gaiek portu-instalazio finkoen gainean egiten duten erabilera, Ustiatze eta Polizia Erregelamenduak nahiz portu-ordenantzek arautuko dutena.
- b) Portuko jabari publikoaren okupazioa, ondasun higigarriekin edo instalazio desmuntagarriekin, edo halakorik gabe, hiru urtetik gorakoa izango ez den eperako, hurrengo atalean xedatutakoarekin bat etorritik emango dena.

2. ATALA. PORTUKO JABARI PUBLIKOA OKUPATZEKO BAIMENAK

100. artikulua. Aplikazio-esparrua.

Portuko jabari publikoa okupatzeko, gehienez ere hiru urtez, ondasun higigarriekin edo instalazio desmuntagarriekin, edo halakorik gabe, Portu Agintaritzaren aurretiazko baimena beharko da.

Demanio-baimen horiek emango dira, prekario-tituluarekin, aintzat hartuz portuko jabari publikoa okupatzeko kasuan kasuko baimenen baldintza orokorren agiria, Sustapen Ministroak onetsi beharko duena, eta, baimenaren xedea merkataritza- edo industria-jarduera denean, jardueraren edo zerbitzuaren baldintza orokorren agiria, hala denean, «Estatuko Portuak»

servicio que, en su caso, apruebe Puertos del Estado y a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria.

Las autorizaciones sólo podrán otorgarse para los usos y actividades permitidas en el artículo 94 y deberán ajustarse a las determinaciones establecidas en el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto o, en su defecto, en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

Las autorizaciones se otorgarán con carácter personal e intransferible «inter vivos» y su uso no podrá ser cedido a terceros, salvo las de ocupación de dominio público que constituyan soporte de una autorización de vertidos de tierra al mar.

Artículo 101. Iniciación del procedimiento.

El procedimiento para el otorgamiento de las autorizaciones previstas en esta sección se podrá iniciar a solicitud del interesado o por concurso convocado al efecto por la Autoridad Portuaria.

Artículo 102. Requisitos de la solicitud.

Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre la ocupación del dominio público portuario, el interesado deberá formular una solicitud acompañada, además de lo exigido en el artículo 89.3 de esta ley, de una memoria y planos de conjunto o de detalle necesarios de los bienes e instalaciones a desarrollar, en los que se especifique la extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar.

Las solicitudes que se opongán de manera notoria a lo dispuesto en el Plan Estratégico, en el Plan Director, en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, en el Plan Especial, en su caso, o en la normativa vigente, no se admitirán, archivándose en el plazo máximo de dos meses, sin más trámite que la audiencia previa al peticionario.

Si la solicitud no reuniera los requisitos exigidos y éstos fueran susceptibles de

erakundeak onetsiko duena, eta Portu Agintaritzak zehaztutako baldintza bereziak.

Baimenak eman ahal izango dira 94. artikulua onartutako erabilera eta jarduerentzako bakarrik, eta bat etorri beharko dira Portuko Zerbitzu Gunea Antolatzeko Plan Bereziak ezarritako xedapenekin edo, halako planik izan ezean, Portu Eremuak Erabiltzeko Planarekin.

Baimenak emango dira banakako izaerarekin eta «inter vivos» eskualdatzeko aukerarik gabe, eta baimen horien erabilera ezin izango zaie hirugarrenei laga; baimen horien salbuespen dira jabari publikoa okupatzekoak, halakoak lehorretik itsasorako isurketak egiteko baimenaren oinarri direnean.

101. artikulua. Prozedura hastea

Atal honetako baimenak emateko prozedura has daiteke interesdunak hala eskatuta edo Portu Agintaritzak horretarako deitutako lehiaketaren bidez.

102. artikulua. Eskabidearen betekizunak.

Portuko jabari publikoa okupatzearen inguruan Portu Agintaritzak ebazpena eman dezan, interesdunak eskabidea egin beharko du, horrekin batera ekarriz, lege honetako 89.3 artikulua agindutakoaz gain, gauzatu beharreko ondasun eta instalazioentzako beharrezkoak diren oroitidazkia eta osotasuneko planoak edo xehetasun-planoak, non zehaztuko den okupatu beharreko jabari publikoko gunearen hedadura.

Plan Estrategikoan, Plan Zuzentzailean, Portu Eremuak Erabiltzeko Planean, Plan Berezian, hala denean, edo indarreko legerian xedatutakoaren aurka modu nabarian egiten duten eskabideak ez dira onartuko; halako eskabideak gehienez bi hilabeteko epean artxibatuko dira, alde zuzenetik eskatzailea entzuteko izapidea eginda.

Eskabideak ez baditu gauzatzen galdatutako betekizunak eta hori ongitzeko

subsanción, se procederá para ello en la forma prevista en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 103. Procedimiento de otorgamiento.

La Autoridad Portuaria examinará la documentación presentada y determinará su adecuación y viabilidad.

Se solicitará informe de otras Administraciones y organismos, cuando éste fuera preceptivo o se estime conveniente recabarlo.

Previo informe del Director y audiencia del interesado cuando proceda, corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria el otorgamiento o denegación con carácter discrecional y sin perjuicio de la oportuna motivación, de las autorizaciones cuyo plazo de vigencia sea superior a un año, y al Presidente el de aquellas que no excedan de dicho plazo.

Artículo 104. Concursos.

La Autoridad Portuaria podrá convocar concursos para el otorgamiento de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario.

El órgano competente para la resolución del concurso aprobará el pliego de bases que ha de regir el mismo, el cual fijará los requisitos para participar en el concurso, los criterios para su adjudicación y ponderación de los mismos, así como el pliego de condiciones que regularán el desarrollo de la autorización, que deberá ajustarse al pliego de condiciones generales de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario que apruebe el Ministro de Fomento y al pliego de condiciones generales de la actividad que, en su caso, apruebe Puertos del Estado.

La convocatoria del concurso se publicará en el «Boletín Oficial» de la comunidad autónoma, pudiéndose presentar ofertas en el plazo establecido, que no podrá ser inferior a 20 días.

Dichas ofertas serán abiertas en acto público.

El concurso será resuelto por el órgano

aukera badago, ongitzea gauatzeko jardungo da Herri Administrazioen Araubide Juridikoari eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzko Legeak ezarritakoaren arabera.

103. artikulua. Emate-prozedura.

Portu Agintaritzak aztertuko ditu aurkeztutako agiriak eta erabakiko du horien egokitasuna eta bideragarritasuna.

Beste Administrazio eta erakunde batzuen txostena eskatuko da, txosten hori nahitaezkoa bada edo hori izatea komenigarritzat jotzen bada.

Aldez aurretik Zuzendariak txostena eginda eta interesduna entzun ondoren, bidezkoa denean, Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak, bere zuhurtziaren arabera eta kasuan kasuko zio egokiak jasotzeari kalterik egin gabe, eman edo ukatu behar ditu urtebetetik gorako iraupena duten baimenak, eta Lehendakariak, epe hori gainditzen ez dutenak.

104. artikulua. Lehiaketak.

Portu Agintaritzak lehiaketetarako deialdiak egin ahal izango ditu, portuko jabari publikoa okupatzeko baimenak emateari dagokionez.

Lehiaketa ebazteko organo eskudunak onetsiko du, dela lehiaketa arautuko duen oinarri-agiria, bertan ezarri beharko direla lehiaketan parte hartzeko betekizunak, lehiaketa hori adjudikatzeko irizpideak eta irizpide horien haztapena, dela baimenaren garapena arautuko duen baldintza-agiria, bat etorri beharko dena portuko jabari publikoa okupatzeko baimenei begira Sustapen Ministroak onetsitako baldintza orokorren agiriarekin eta, hala denean, jarduerari begira «Estatuko Portuak» erakundeak onetsitako baldintza orokorren agiriarekin.

Lehiaketaren deialdia argitaratuko da autonomia-erkidegoaren «Aldizkari Ofizialean», eskaintzak aurkeztu ahal izango direla ezarritako epean; epe hori ezin da izan 20 egunetik beherakoa.

Eskaintza horiek jendaurreko ekitaldi publikoan zabalduko dira.

Lehiaketa ebatziko du baimena emateko

competente para el otorgamiento de la autorización.

La oferta seleccionada deberá someterse a la tramitación prevista en el artículo anterior para el otorgamiento, en su caso, de la correspondiente autorización.

Artículo 105. Condiciones de otorgamiento.

La autorización deberá contener, al menos, las siguientes condiciones:

- a) Objeto de la autorización.
- b) Obras e instalaciones autorizadas.
- c) Plazo de la autorización.
- d) Superficie de dominio público cuya ocupación se autoriza.
- e) Condiciones de protección del medio ambiente que, en su caso, procedan.
- f) Condiciones especiales que deban establecerse en las autorizaciones que se otorguen en los espacios afectos a las ayudas a la navegación, entre las cuales deberán figurar, al menos, aquellas que garanticen la eficacia del servicio, accesos y medidas de seguridad.
- g) En el caso de ocupación de espacio de agua, el balizamiento que deba establecerse.
- h) Tasa por ocupación del dominio público y tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.
- i) Garantías a constituir.
- j) Causas de caducidad conforme a lo previsto en el artículo 123 de esta ley.
- k) Otras condiciones que sean pertinentes.

CAPÍTULO VI

Concesiones demaniales

SECCIÓN 1.ª DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 106. Ámbito de aplicación.

Estará sujeta a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años.

Las concesiones sólo podrán otorgarse

organo eskudunak.

Aukeratutako eskaintzak gauzatu beharko du aurreko artikuluan jaso den izapidetza, hala denean, kasuan kasuko baimena emateko.

105. artikulua. Emate-baldintzak

Baimenak, gutxienez, hurrengo baldintzak jaso beharko ditu:

- a) Baimenaren xedea.
- b) Baimendutako obrak eta instalazioak.
- c) Baimenaren epea.
- d) Jabari publikoko azalera, baimenaren arabera okupa daitekeena.
- e) Ingurumena babesteko baldintzak, halakoak bidezkoak direnean.
- f) Nabigaziorako laguntzei lotutako eremuetan zein baimen eman eta baimen horietan ezarri behar diren baldintza bereziak, horien artean jaso beharko direla, gutxienez, zerbitzuaren eragingarritasuna, sarbideak eta segurtasun-neurriak bermatzen dituztenak.
- g) Ur-eremua okupatuz gero, ezarri beharreko balizamendua.
- h) Jabari publikoa okupatzearen ondoriozko tasa eta merkataritza-, industria- nahiz zerbitzu-jarduerak gauzatzean jabari publikoa modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasa.
- i) Eratu beharreko bermeak.
- j) Iraungitze-arrazoiak, lege honen 123. artikuluan jasotakoarekin bat etorritz.
- k) Egoki diren beste baldintza batzuk.

VI. KAPITULUA

Demanio-emakidak

1. ATALA. XEDAPEN OROKORRAK

106. artikulua. Aplikazio-esparrua.

Portu Agintaritzak alde aurretik emandako emakida beharko da portuko jabari publikoa okupatzeko, obrekin edo desmuntagarriak ez diren instalazioekin edo hiru urtetik gorako erabilerekin.

Emakidak eman ahal izango dira Portuko

para obras, instalaciones o usos que se ajusten a las determinaciones establecidas en el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto o, en su defecto, al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, y se someterán al correspondiente pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones demaniales que apruebe el Ministro de Fomento y, cuando el objeto de la concesión sea el desarrollo de una actividad comercial o industrial, al pliego de condiciones generales de la actividad o del servicio comercial que, en su caso, apruebe Puertos del Estado y a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria, de acuerdo con lo establecido en el artículo 89 de esta ley.

Para el otorgamiento de una concesión será preciso que la Autoridad Portuaria tenga a disposición los terrenos y espacios de agua objeto de la misma, salvo en aquellos supuestos en los que, próxima la fecha de extinción de una concesión, se tramite el otorgamiento de una nueva sobre los mismos terrenos y espacios de agua, y en aquellos otros supuestos en los que sea precisa la ejecución de obras por la Autoridad Portuaria previa a la puesta a disposición.

En estos supuestos, el término inicial de la concesión coincidirá con la fecha de extinción de aquélla o con la fecha de finalización de las obras por la Autoridad Portuaria.

No obstante, no podrán transcurrir más de dos años desde el acuerdo de otorgamiento de la concesión hasta la efectiva puesta a disposición de los terrenos.

En el título concesional se incorporarán, además de las condiciones relativas a la ocupación del dominio público portuario, las relativas a la actividad o a la prestación del servicio.

La concesión o autorización de instalaciones de atraque deberá incorporar la de la correspondiente zona de maniobra, sin perjuicio de que, excepcionalmente y por razones derivadas de la explotación portuaria o insuficiencia de instalaciones de

Zerbitzu Gunea Antolatze Plan Bereziak edo, halakorik izan ezean, Portu Eremuak Erabiltzeko Planak ezarritako ezaugarriekin bat datozen obra, instalazio edo erabilerentzako bakarrik, eta emakida horiek aintzat hartu beharko dute demanio-emakidak emateko Sustapen Ministroak onetsitako kasuan kasuko baldintza orokorren agiria eta, emakidaren xedea merkataritza- edo industria-jarduera gauzatzea denean, merkataritza-jarduera edo -zerbitzuari begira «Estatuko Portuak» erakundeak, hala denean, onetsitako baldintza orokorren agiria, eta Portu Agintaritzak, lege honen 89. artikuluekin bat etorritik, ezarritako baldintza bereziak.

Emakida bat emateko beharrezkoa izango da Portu Agintaritzak eskuragarri izatea emakida horren xede diren lur eta ur-eremuak, salbu eta emakida baten azkentze-data gertu izan eta emakida berri bat emateko izapideak egiten direnean lur edo ur-eremu berberen gainean, eta Portu Agintaritzak obrak betearazi behar dituen lur eta ur-eremuak eskuragarri jarri aurretik.

Halakoetan, emakidaren hasierako epemuga bat etorriko da emakida hori azkentzeko datarekin edo Portu Agintaritzak obrak amaitzeko datarekin.

Hala ere, ezin izango dira bi urte baino gehiago igaro, emakida emateko akordioa egin eta lurra eragingarritasunez eskuragarri jarri arte.

Emakida-titulura bilduko dira, portuko jabari publikoa okupatzearen inguruko baldintzez gain, jardueraren edo prestazioa ematearen ingurukoak.

Atrakatze-instalazioen emakidak edo baimenak bere baitara bildu beharko du kasuan kasuko maniobratze-gunearen emakida; hori gorabehera, salbuespenez, eta portua ustiatzeko edo behar adina atrakatze-instalazio eskuragarri ez

atraque disponibles, la Autoridad Portuaria impondrá, en el momento del otorgamiento del correspondiente título administrativo o posteriormente, la utilización obligatoria de las instalaciones en concesión o autorización a favor de terceros prestadores de servicios portuarios básicos.

En este caso, los beneficiarios deberán abonar al titular de la concesión o autorización la correspondiente tarifa, que deberá ser fijada con criterios de objetividad, transparencia y no discriminación y que no podrá exceder de la cuantía máxima aprobada por la Autoridad Portuaria en el correspondiente título.

El Reglamento de Explotación y Policía determinará las razones objetivas derivadas de la explotación portuaria o de insuficiencia de instalaciones de atraque disponibles que justifiquen la utilización obligatoria a favor de terceros prestadores de servicios portuarios básicos.

El Consejo de Administración aprobará, con carácter general, los supuestos de cesión, las condiciones de la misma y las tarifas máximas a percibir conforme a lo dispuesto en esta ley por los titulares de las concesiones o autorizaciones, en función de las características de las instalaciones portuarias.

Cuando una instalación fija otorgada en concesión o autorización impida el uso por terceros de una instalación de atraque, ésta deberá ser asimismo incorporada a dicha concesión o autorización.

Artículo 107. Plazo de las concesiones.

El plazo de las concesiones será el que se determine en el título correspondiente y no podrá ser superior a 35 años.

Para la fijación del mismo se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) Vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria.
- b) Disponibilidad de espacio de dominio público portuario.
- c) Volumen de inversión, y estudio económico financiero.

izatearen ondoriozko arrazoiengatik, Portu Agintaritzak ezarriko du, kasuan kasuko administrazio-titulua emateko unean edo gero garrenean, emakidaren edo baimenaren bidez emandako instalazioen nahitaezko erabilera, oinarrizko portu-zerbitzuak ematen dituztenen mesedetan.

Kasu horretan, onuradunek emakidaren edo baimenaren titularrari kasuan kasuko tarifa ordaindu beharko diote; tarifa hori ezarri beharko da irizpide objektibo, garden eta bereizkeriarik gabekoekin, eta tarifa horrek ezin izango du gainditu Portu Agintaritzak kasuan kasuko tituluan onetsi gehieneko zenbatekoa.

Ustiatze eta Polizia Erregelamenduak ezarriko ditu portua ustiatzea edo behar adinako atrakate-instalazio eskuragarri ez izatea dela bide dauden arrazoi objektiboak, justifikatzeko oinarrizko portu-zerbitzua nahitaez erabiltzea hirugarren zerbitzu-emaileen mesedetan.

Administrazio Kontseiluak izaera orokorrarekin onetsiko ditu lagatze-kasuak, horretarako baldintzak eta emakiden edo baimenen titularrek lege honetan xedatutakoarekin bat etorri jaso ahal izango dituzten gehieneko tarifak, portu-instalazioen ezaugarrien arabera.

Emakidaren edo baimenaren bidez emandako instalazio finko batek eragozten duenean hirugarrenek atrakate-instalazio bat erabiltzea, instalazio hori emakida edo baimen horretara bildu beharko da.

107. artikulua. Emakiden epea.

Emakiden epea izango da kasuan kasuko tituluan ezarritakoa, eta ez da izango 35 urtetik gorakoa.

Epe hori ezartzeko kontuan hartuko diren irizpideak honako hauek izango dira:

- a) Emakidaren xedeak portu-jarduerarekin lotura izatea.
- b) Portuko jabari publikoan eremua eskuragarri izatea.
- c) Inbertsio-kopurua, eta ekonomia- eta finantza-azterketa.

- d) Plazo de ejecución de las obras contenidas en el proyecto.
- e) Adecuación a la planificación y gestión portuarias.
- f) Incremento de actividad que genere en el puerto.
- g) Vida útil de la inversión a realizar por el concesionario.

El vencimiento del plazo de la concesión deberá coincidir con el de la autorización de actividad o el de la licencia de prestación del servicio, y será improrrogable salvo en los siguientes supuestos:

- a) Cuando en el título de otorgamiento se haya previsto expresamente la posibilidad de una o varias prórrogas, en cuyo caso, a petición del titular y a juicio de la Autoridad Portuaria, podrá ser prorrogado, sin que el plazo inicial unido al de las prórrogas pueda superar el plazo máximo de 35 años.

En las concesiones que tengan como objeto la prestación de servicios portuarios básicos, la suma del plazo inicial previsto en la concesión y el de las prórrogas no podrá exceder del establecido en el artículo 66.1 que le sea de aplicación en aquellos supuestos en los que el número de prestadores del servicio haya sido limitado.

- b) Cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la posibilidad de prórroga, pero el concesionario lleve a cabo una inversión relevante no prevista en la concesión que, a juicio de la Autoridad Portuaria, sea de interés para la explotación portuaria y que, en todo caso, sea superior al 20 por ciento del valor actualizado de la inversión prevista en el título concesional, el plazo de vencimiento podrá ser prorrogado, no pudiendo superar en total el plazo máximo de 35 años.

La prórroga de la concesión determinará la modificación de las condiciones de la misma, que deberán ser aceptadas por el concesionario con anterioridad a la resolución de otorgamiento de la prórroga.

- d) Proiektuan jasotako obrak betearazteko epea.
- e) Portu-plangintzarekin eta -kudeaketarekin bat etortzea.
- f) Portuan sortzen duen jarduera gehitzea.

- g) Emakidadunak egin beharreko inbertsioaren bizitza baliagarria.

Emakidak duen epearen mugaeguneratzea bat etorri beharko da jardueraren baimenak edo zerbitzua emateko lizentziak duen mugaeguneratzearekin, eta epe hori luzaezina izango da, hurrengo kasuetan izan ezik:

- a) Emate-tituluan esanbidez jaso denean horren indarraldiaren luzapen bat edo batzuk izateko aukera; halakoetan, titularrak eskatuta eta Portu Agintaritzak hala erabakita, tituluaren indarraldia luzatu ahal izango da, baina hasierako epeak ezin izango du gainditu 35 urteko gehieneko epea, indarraldiaren inguruko luzatze-epeak gehituta.

Xedetzat oinarrizko portu-zerbitzuak ematea duten emakidetan, emakidan jaso hasierako epearen eta horren indarraldiaren inguruko luzatze-epeen arteko baturak ezin izango du gainditu 66.1 artikuluan ezarritako epea, aplikatuko dena zerbitzu-emaileen kopurua mugatu denean.

- b) Emate-tituluan ez denean jaso horren indarraldia luzatzeko aukerarik, baina emakidadunak egiten duenean emakidak aipatu gabeko inbertsio garrantzitsua, mugaeguneratze-epea luzatu ahal izango da, baldin eta Portu Agintaritzaren ustez inbertsio hori interesgarria bada portu-ustiapenerako, eta inbertsio hori, edozein kasutan, emakida-tituluan aipatu inbertsioaren balio eguneratuaren ehuneko 20 baino gehiago bada; nolana ere, epe horrek ezin izango du gainditu 35 urteko gehieneko epea.

Emakidaren indarraldia luzatzeak berarekin ekarriko du emakida horren baldintzak aldaraztea; emakidadunak aldarazitako baldintza horiek onartu beharko ditu indarraldiaren luzapena aitortzeko ebazpena eman aurretik.

En las concesiones que tengan como objeto la prestación de servicios portuarios básicos, el plazo inicial unido al de la prórroga no podrá exceder del previsto en el artículo 66.1 que le sea de aplicación cuando el número de prestadores del servicio haya sido limitado.

c) Excepcionalmente, en aquellas concesiones que sean de interés estratégico o relevante para el puerto, la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de Puertos del Estado, podrá autorizar prórrogas no previstas en el título administrativo que, unidas al plazo inicial, superen en total el plazo de 35 años, siempre que el concesionario se comprometa a llevar a cabo una inversión adicional, en los términos señalados en el párrafo b) anterior, que suponga una mejora de la eficacia global del servicio prestado.

En cualquiera de los supuestos anteriores, la suma de los plazos de las prórrogas no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial.

Para el otorgamiento de cada prórroga será necesario que haya transcurrido, al menos, la tercera parte del plazo de vigencia de la concesión, salvo cuando por circunstancias excepcionales sea autorizado previamente por Puertos del Estado, y que el concesionario se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.

No obstante, cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la prórroga, las obras e instalaciones realizadas por el titular al amparo de la concesión demanial deberán revertir a la Autoridad Portuaria una vez transcurrido el plazo inicial del título administrativo, debiendo modificarse el mismo a fin de adaptarlo a las nuevas circunstancias, incrementando la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario en la parte correspondiente a las obras e instalaciones revertidas.

SECCIÓN 2.ª PROCEDIMIENTO DE OTORGAMIENTO DE LAS CONCESIONES

Oinarrizko portu-zerbitzuak ematea xede duten emakidetan, hasierako epearen eta horren indarraldiaren inguruko luzatze-epearen arteko baturak ezin izango du gainditu 66.1 artikuluan ezarritako epea, aplikatuko dena zerbitzu-emateen kopurua mugatu denean.

c) Salbuespenez, portuarentzako interes estrategikoa edo garrantzitsua duten emakidetan, Portu Agintaritzak, alde zuzenetik «Estatuko Portuak» erakundeak txosten loteslea eginda, baimendu ahal izango ditu administrazio-tituluan indarraldiaren inguruan jaso gabeko luzapenak, hasierako epeari batuta gainditzeko dutenak 35 urteko gehieneko epea, betiere, emakidadunak konpromisoa hartzen badu inbertsio gehigarria egiteko, aurreko b) idatz-zatiak aipatutakoaren arabera, eragingo duena emandako zerbitzuaren eragingarritasuna osotasunean hobetzea.

Aurreko kasuetarik edozeinetan, indarraldiaren inguruko luzatze-epeen baturak ezin izango du gainditu hasierako epearen erdia.

Indarraldiaren luzapen bakoitza aitortzeko, beharrezkoa izango da, gutxienez, igaro izana emakidaren indarraldiaren herena, salbuespeneko inguruabarrengatik «Estatuko Portuak» erakundeak luzapen hori baimentzen duenean izan ezik, eta emakidadunak gauzatzea emakidak eratorritako betebeharrak.

Hala ere, emate-tituluan jaso ez denean indarraldiaren inguruko luzapenak izateko aukerarik, titularrak demanio-emakidaren babesean gauzatutako obra eta instalazioak Portu Agintaritzara lehengoratu beharko dira administrazio-tituluaren hasierako epea igaro ondoren; orduan, titulu hori aldarazi beharko da, inguruabar berriekin bat etor dadin, eta portuko jabari publikoa modu pribatiboan okupatzearen ondoriozko tasa igoko da, lehengoratutako obra eta instalazioei dagokienez.

2. ATALA. EMAKIDAK EMATEKO PROZEDURA

Artículo 108. Iniciación del procedimiento.

El procedimiento de otorgamiento de una concesión se podrá iniciar a solicitud del interesado o por concurso convocado al efecto por la Autoridad Portuaria.

Artículo 109. Requisitos de la solicitud.

Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre la ocupación del dominio público portuario, el interesado deberá formular una solicitud a la que acompañará los siguientes documentos y justificantes:

- a) Datos identificativos del solicitante o, en su caso, de los partícipes en la comunidad o entidad sin personalidad jurídica.
- b) Acreditación de solvencia económica y técnica para hacer frente a las obligaciones resultantes de la concesión.
- c) Proyecto básico, que deberá adaptarse al Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto o, en su defecto, al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.
Incluirá la descripción de las actividades a desarrollar, características de las obras e instalaciones a realizar, que deberán ser conformes con el Plan Director, posibles efectos medioambientales y, en su caso, estudio de impacto ambiental, extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar, presupuesto estimado de las obras e instalaciones y otras especificaciones que determine la Autoridad Portuaria.
- d) Memoria económico financiera de la actividad a desarrollar en la concesión.
- e) Cumplimiento de las condiciones específicas para el ejercicio de la actividad objeto de la concesión.
- f) Garantía provisional conforme a lo indicado en el artículo 118 de esta ley.
- g) Otros documentos y justificaciones que sean pertinentes y cuya exigencia esté justificada por razón imperiosa de interés

108. artikulua. Prozedura hastea

Emakida emateko prozedura has daiteke interesdunak hala eskatuta edo Portu Agintaritzak horretarako deitutako lehiaketaren bidez.

109. artikulua. Eskabidearen betekizunak.

Portuko jabari publikoa okupatzearen inguruan Portu Agintaritzak ebazpena eman dezan, interesdunak eskabidea egin beharko du, horrekin batera hurrengo agiri eta ziurtagiriak ekarriz:

- a) Eskatzailearen nortasunaren egiaztapena edo, hala denean, nortasun juridikorik gabeko erkidego edo erakundeetako partaideena.
- b) Emakidak eratorri betebeharrei aurre egiteko ekonomia- eta teknika-kaudimena egiaztatzea.
- c) Oinarrizko proiektua, bat etorri beharko dena Portuko Zerbitzu Gunea Antolatzeke Plan Bereziarekin edo, halakorik izan ezean, Portu Eremuak Erabiltzeko Planarekin.
Proiektu horrek jasoko du gauzatu beharreko jardueren deskripzioa; gauzatu beharreko obra eta instalazioen ezaugarriak, Plan Zuzentzailearekin bat etorri beharko direnak; ingurumenari begira izan daitezkeen ondoreak eta, hala denean, ingurumenaren gaineko eraginaren azterketa; portuko jabari publikoan okupatu beharreko gunearen hedadura; obren eta instalazioen inguruan zenbatetsitako aurrekontua; eta Portu Agintaritzak ezarritako beste zehaztasun batzuk.
- d) Emakidan gauzatu beharreko jarduerari buruzko ekonomia- eta finantza-oroitidazkia.
- e) Emakidaren xede den jarduera gauzatzeko baldintza bereziak bete izana.
- f) Behin-behineko bermea, lege honen 118. artikuluan ezarritakoarekin bat etorritik.
- g) Egoki diren beste agiri eta ziurtagiri batzuk, baldin eta horiek galdatzea justifikatuta badago interes orokorreko

general.

No se admitirán aquellas solicitudes que se opongán de manera notoria a lo dispuesto en el Plan Director, Plan de utilización, Plan Especial, en su caso, o en la normativa vigente, o cuando como consecuencia de su otorgamiento se puedan originar dentro del puerto situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia en la prestación de los servicios portuarios básicos o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria, archivándose en el plazo máximo de dos meses, sin más trámite que la audiencia previa al peticionario.

Si la solicitud no reuniera los requisitos exigidos y éstos fueran susceptibles de subsanación, se procederá para ello en la forma prevista en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 110. Procedimiento de otorgamiento.

Presentada una solicitud, la Autoridad Portuaria iniciará un trámite de competencia de proyectos, mediante anuncio, que se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», en el que se indicará la apertura de un plazo de un mes para la presentación de otras solicitudes que tengan, según se determine por la Autoridad Portuaria, el mismo o distinto objeto que aquella, y que deberán reunir los requisitos previstos en el artículo anterior.

El Consejo de Administración, a propuesta del Director, que será elevada por el Presidente, seleccionará aquella solicitud que, a su juicio, tenga mayor interés portuario, motivado en la captación de nuevos tráficós, compatibilidad con otros usos, inversión, rentabilidad, entre otros, y continuará la tramitación conforme a lo indicado en los apartados siguientes, salvo en los supuestos previstos en el artículo 111.1.b) en los que deberá convocarse un concurso.

arrazoi nabarmena izateagatik.

Ez dira onartuko Plan Zuzentzailean, Erabiltze Planean, Plan Beregian, hala denean, edo indarreko legerian xedatutakoaren aurka modu nabarian egiten duten eskabideak. Halaber, eskabideak ez dira onartuko eurak emateagatik merkatuko nagusitasun-egoerak sor daitezkeenean portuan, eragina izan dezaketena lehia askean, oinarrizko portu-zerbitzuak emateari edo portu-jarduerarekin zuzeneko lotura duten merkataritza-jarduera eta -zerbitzuei dagokienez. Halako eskabideak gehienez bi hilabeteko epean artxibatuko dira, alde aurretik eskatzailea entzuteko izapidea eginda.

Eskabideak ez baditu gauzatzen galdatutako betekizunak eta hori ongitzeko aukera badago, ongitzea gauzatzeko jardungo da Herri Administrazioen Araubide Juridikoari eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzko Legeak ezarritakoaren arabera.

110. artikulua. Emate-prozedura.

Behin eskabide bat aurkeztuta, Portu Agintaritzak proiektuen lehiarako izapidea hasiko du, «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratuko den iragarkiaren bidez. Iragarki horretan hilabeteko epea zabalduko da, beste eskabide batzuk aurkeztu ahal izateko; eskabide horiek izan beharko dute, Portu Agintaritzak zehaztutakoaren arabera, lehenengo eskabidearen xede bera edo bestelakoa, eta gauzatu beharko dituzte aurreko artikuluan jasotako betekizunak.

Administrazio Kontseiluak, Zuzendariak hala proposatuta, Lehendakariak bidalitako proposamenaren bidez, aukeratuko du bere ustez portu-interesik handiena duen eskabidea, ziotzat hartuz, besteak beste, trafikoko berriak jasotzea, beste erabilera batzuekin bateragarria izatea, inbertsioa nahiz errentagarritasuna, eta izapideekin jarraituko du, hurrengo idatz-zatietan aipatutakoarekin bat etorritik, 111.1.b) artikuluan jasotako kasuetan izan ezik, halakoetan lehiaketarako deialdia egin beharko baita.

La Autoridad Portuaria podrá decidir no iniciar el trámite de competencia de proyectos cuando la superficie a ocupar por la concesión sea inferior a 2.500 metros cuadrados o para instalaciones lineales, tales como tuberías de abastecimiento, emisarios submarinos, líneas telefónicas o aéreas, conducciones de gas, entre otras, que sean de uso público o aprovechamiento general.

La Autoridad Portuaria procederá, en su caso, a la confrontación del proyecto sobre el terreno y espacio de agua con el fin de determinar su adecuación y viabilidad.

Asimismo, se someterá a información pública, durante un plazo no inferior a 20 días, a fin de que se presenten alegaciones sobre la solicitud de concesión que se tramita.

Este trámite podrá llevarse a cabo simultáneamente con la petición de informe a las Administraciones urbanísticas, cuando no se encuentre aprobado el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto.

Cuando la solicitud tenga como objeto la ocupación de espacios de dominio público afectos al servicio de los faros, deberá emitirse informe favorable por Puertos del Estado.

El trámite de información pública servirá para cumplimentar el concerniente al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, en los casos en los que sea preceptivo el mismo.

Se podrá prescindir del trámite de información pública previsto en el apartado anterior para concesiones que tengan como objeto la utilización total o parcial de edificaciones existentes, siempre que no se modifique su arquitectura exterior y sea para usos autorizados en el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto o, en su defecto, en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

El Director emitirá informe en el que se

Portu Agintaritzak erabaki ahal izango du proiektuen lehiarako izapidea ez hastea, emakidak okupatu beharreko azalera 2.500 metro koadrotik beherakoa denean edo instalazio linealetarako denean, hala nola, hornidurarako hodiedetarako, itsaspeko hustubideetarako, telefono-lineetarako nahiz aireko lineetarako eta gas-hoditerietarako, betiere, halakoak erabilera publiko eta aprobetxamendu orokorrekoak badira.

Portu Agintaritzak, hala denean, proiektua alderatuko du, luraren edo ur-eremuaren gainean, proiektuaren egokitasuna eta bideragarritasuna erabakitzeko helburuarekin.

Era berean, izapideak zein emakida-eskabideren gainean egin, eta eskabide horri dagokionez alegazioak aurkez daitezten, eskabidea jendaurrean utziko da, 20 egunetik beherakoa izango ez den epean.

Izapide hori gauzatu ahal izango da Hirigintza Administrazioei txostena eskatzearekin batera, Portuko Zerbitzu Gunea Antolatzeko Plan Berezia onetsi gabe dagoenean.

Eskabideak xedetzat duenean itsasargien zerbitzuari lotutako jabari publikoko eremuak okupatzea, «Estatuko Portuak» erakundeak aldeko txostena eman beharko du.

Jendaurreko informazioaren izapidea baliagarri izango da ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazioko prozedura-izapidea gauzatzeko, izapide hori nahitaezkoa den kasuetan.

Jendaurreko informazioaren izapidea, aurreko paragrafoan jasotakoa, bazter utzi ahal izango da, emakidek xedetzat dutenean aldeztu aurretik zeuden eraikinak oso-osoan edo zati batean erabiltzea, betiere, eraikin horien kanpo arkitektura aldarazten ez bada eta eraikin horiek badira Portuko Zerbitzu Gunea Antolatzeko Plan Berezian edo, halakorik izan ezean, Portu Eremuak Erabiltzeko Planean baimendutako erabileretarako.

Zuzendariak txostena emango du,

analizará la procedencia de la solicitud de concesión.

En aquellos proyectos que, de acuerdo con la legislación vigente, deban someterse a algún tipo de evaluación de impacto ambiental, el informe será posterior a la resolución del Ministerio de Medio Ambiente.

En el caso de que el informe sea desfavorable, se elevará por el Presidente al Consejo de Administración a fin de que, previa audiencia del interesado, se resuelva lo que estime procedente.

Si el informe fuera favorable a la solicitud de concesión, el Director fijará las condiciones en que podría ser otorgada la misma y se las notificará al peticionario que deberá aceptarlas expresamente.

Si éste no hiciera manifestación alguna al respecto en el plazo concedido, se procederá al archivo de todas las actuaciones, con pérdida de la garantía constituida.

En los demás supuestos, el Presidente elevará al Consejo de Administración la propuesta de resolución del Director para que adopte el acuerdo que proceda.

En el caso de que el Consejo de Administración acuerde la modificación de alguna de las condiciones aceptadas por el peticionario, se someterán a su nueva aceptación en los términos previstos en el apartado anterior.

La resolución de otorgamiento de la concesión se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», haciéndose constar, al menos, la información relativa al objeto, plazo, tasas, superficie concedida y titular de la concesión.

El plazo máximo para notificar la resolución del expediente de la concesión será de ocho meses, transcurrido el cual sin que haya recaído resolución expresa, la correspondiente solicitud se entenderá desestimada.

Artículo 111. Concursos.

La Autoridad Portuaria podrá convocar concursos para el otorgamiento de concesiones en el dominio público

emakida-eskabidearen bidez kotasuna aztertuz.

Indarreko legeriarekin bat etorrituz, ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazio-motaren bat izan behar duten proiektuen kasuan, txosten hori eman beharko da Ingurumen Ministerioak ebazpena eman ostean.

Txostena kontrakoa izanez gero, Lehendakariak Administrazio Kontseiluari bidaliko dio hori, alde zuzenetik interesduna entzunda, bidezkotzat jotzen duena ebatz dezan.

Txostena emakida-eskabidearen aldekoa izanez gero, Zuzendariak eskabide hori eman ahal izateko baldintzak ezarriko ditu, eta baldintza horiek jakinaraziko dizkio eskatzaileari, esanbidez onartu beharko dituenak.

Emandako epean, eskatzaileak horren inguruan inolako adierazpenik egiten ez badu, jarduera guztiak artxibatuko dira, eraturako bermea galduz.

Osterantzeko kasuetan, Lehendakariak Administrazio Kontseiluari bidaliko dio Zuzendariaren ebazpen-proposamena, bidezkoa den erabakia har dezan.

Administrazio Kontseiluak eskatzaileak onartutako baldintzaren bat aldaraztea erabakiz gero, eskatzailearen onarpen berriaren mende izango da hori, aurreko paragrafoan jasotakoaren arabera.

Emakida emateko ebazpena «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratuko da, bertan jasoko dela, gutxienez, emakidaren xedeari, epeari, tasei, emakidara bildutako azalerari eta emakidaren titularrari buruzko informazioa.

Emakidaren espedienteari buruzko ebazpena jakinarazteko gehieneko epea zortzi hilabetekoa izango da; behin epe hori igarota, esanbidezko ebazpenik ez badago, kasuan kasuko eskabideari gaitziritzia eman zaiola ulertuko da.

111. artikulua. Lehiaketak.

Portu Agintaritzak lehiaketetarako deialdiak egin ahal izango ditu, portuko jabari publikoak okupatzeko baimenak emateari

portuario.

En cualquier caso, deberán convocarse concursos en los siguientes supuestos:

- a) Concesiones para la prestación de servicios portuarios básicos abiertos al uso general.
- b) Concesiones para terminales de pasajeros o de manipulación y transporte de mercancías dedicadas a usos particulares, cuando haya varias solicitudes de interés portuario o cuando en el trámite de competencia de proyectos a que se refiere el artículo anterior se presenten varios proyectos alternativos de igual o similar interés portuario.
- c) Concesiones de dársenas e instalaciones náuticodeportivas, construidas o no por particulares.
- d) Concesiones de lonjas pesqueras, construidas o no por particulares.

La convocatoria del concurso supondrá el archivo de los expedientes de concesión en tramitación que resulten afectados, teniendo derecho el solicitante al cobro de los gastos del proyecto si no resultase adjudicatario del concurso.

Los gastos del proyecto serán tasados en las bases del concurso y serán satisfechos por el adjudicatario.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria aprobará el pliego de bases del concurso y el pliego de condiciones que regularán el desarrollo de la concesión:

- a) El pliego de bases del concurso contendrá, al menos, los siguientes extremos:
 - 1.º Objeto y requisitos para participar en el concurso.
 - 2.º Criterios para su adjudicación y ponderación de los mismos.
 - 3.º Garantía provisional.
- b) El pliego de condiciones que regule el desarrollo de la concesión deberá ajustarse al pliego de condiciones generales de

dagokionez.

Edozein kasutan, lehiaketak deitu beharko dira hurrengo kasuetan:

- a) Erabilera orokorrari zabaldutako oinarritzko portu-zerbitzuak emateko emakidetan.
- Bidaiarientzako edo merkatu-gaiak manipulatu eta garraiatzeko terminalen emakidetan, terminal horiek erabilera pribaturako direnean, baldin eta portu-intereseko eskabide batzuk badaude edo proiektuen lehiari dagokionez aurreko artikulua aipatu izapidean proiektu alternatibo batzuk aurkezten badira, portu-interes bera edo antzekoa dutenak.
- c) Dartsenen eta nautika- nahiz kirol-instalazioen emakidetan, halakoak subjektu pribatuek eraikitzen dituzten ala ez kontuan hartu gabe.
- d) Arrantza-lonjen emakidetan, halakoak subjektu pribatuek eraikitzen dituzten ala ez kontuan hartu gabe.

Lehiaketarako deialdiak berarekin ekarriko du izapide-bidean dauden emakida-espeditenteak artxibatzea, lehiaketak halakoak ukitzen dituen heinean; eskatzaileak eskubidea izango du proiektuaren gastuak kobratzeko, baldin eta lehiaketan adjudikaziodun ateratzen ez bada.

Proiektuaren gastuak lehiaketako oinarrietan tasatuko dira eta adjudikaziodunak ordainduko ditu.

Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak onetsiko ditu lehiaketako oinarrien agiria eta emakidaren garapena arautuko duten baldintzen agiria:

- a) Lehiaketako oinarrien agiriak jasoko ditu, gutxienez, hurrengo inguruabarrak:
 1. Lehiaketan parte hartzeko xedea eta betekizunak.
 2. Lehiaketa adjudikatzeko irizpideak eta irizpide horien haztapena.
 3. Behin-behineko bermea.
- b) Emakidaren garapena arautuko duten baldintzen agiria bat etorri beharko da demanio-emakiden baldintza orokorre

concesiones demaniales que apruebe el Ministro de Fomento y, en su caso, al pliego de condiciones generales de la actividad o del servicio que apruebe Puertos del Estado y a las condiciones particulares de la Autoridad Portuaria.

La convocatoria del concurso se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», pudiéndose presentar ofertas en el plazo establecido, que no podrá ser inferior a 30 días.

Dichas ofertas serán abiertas en acto público.

Corresponde al Consejo de Administración la resolución del concurso.

La oferta seleccionada por el Consejo de Administración deberá someterse a la tramitación prevista en el artículo anterior para el otorgamiento, en su caso, de la correspondiente concesión.

Artículo 112. Condiciones de otorgamiento.

Entre las condiciones de otorgamiento de la concesión deberán figurar, al menos, las siguientes:

- a) Objeto de la concesión.
- b) Plazo de vigencia.
- c) Zona de dominio público cuya ocupación se concede.
- d) Proyecto básico de las obras o instalaciones autorizadas, con las prescripciones que se fijen, y con inclusión, en el caso de ocupación de espacios de agua, del balizamiento que deba establecerse.
- e) Condiciones de protección del medio ambiente que, en su caso, procedan, incluyendo las necesarias medidas correctoras y, en caso de que fuera preceptiva, las condiciones o prescripciones establecidas en la correspondiente resolución del Ministerio de Medio Ambiente.
- f) Condiciones especiales que deban establecerse en las concesiones que se otorguen en los espacios afectos a las ayudas a la navegación, entre las cuales deberán figurar, al menos, las que garanticen la eficacia del servicio,

buruzko agiriarekin, Sustapen Ministroak onetsiko duena, eta, hala denean, jardueraren edo zerbitzuaren baldintza orokorreari buruzko agiriarekin, «Estatuko Portuak» erakundeak onetsiko duena, eta Portu Agintaritzaren baldintza bereziekin.

Lehiaketaren deialdia argitaratuko da «Estatuko Aldizkari Ofizialean», eskaintzak aurkeztu ahal izango direla ezarritako epean; epe hori ezin da izan 30 egunetik beherakoa.

Eskaintza horiek jendaurreko ekitaldi publikoan zabalduko dira.

Administrazio Kontseiluak eman behar du lehiaketaren inguruko ebazpena.

Administrazio Kontseiluak aukeratutako eskaintzak gauzatu beharko du aurreko artikuluan jaso den izapidetza, hala denean, kasuan kasuko emakida emateko.

112. artikulua. Emate-baldintzak

Emakida emateko baldintzen artean, gutxienez, hurrengoak izan beharko dira:

- a) Emakidaren xedea.
- b) Indarraldia.
- c) Jabari publikoan emakidaren bidez okupatzen den gunea.
- d) Baimendutako obra edo instalazioen oinarrizko proiektua, zehaztutako aginduekin, eta bere baitara bilduz, ur-eremuak okupatuz gero, ezarri beharreko balizamendua.
- e) Ingurumena babesteko baldintzak, halakoak bidezkoak direnean, horien artean izango direla beharrezko neurri zuzentzaileak eta, nahitaezkoa izanez gero, Ingurumen Ministerioaren kasuan kasuko ebazpenean ezarritako baldintza edo aginduak.
- f) Nabigaziorako laguntzei lotutako eremuetan zein emakida eman eta emakida horietan ezarri behar diren baldintza bereziak, horien artean jaso beharko direla, gutxienez, zerbitzuaren eragingarritasuna, sarbideen

independencia de accesos y medidas de seguridad.

g) Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario y tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

h) Garantía definitiva o de construcción y garantía de explotación.

i) Causas de caducidad, conforme a lo previsto en el artículo 123 de esta ley.

j) Actividad o tráfico mínimo.

k) Otras condiciones que la Autoridad Portuaria considere necesarias.

Las obras se ejecutarán conforme al proyecto de construcción que en cada caso se apruebe por la Autoridad Portuaria, que completará el proyecto básico.

Los proyectos de construcción se ajustarán en lo que respecta a sus exigencias técnicas, contenido, supervisión y replanteo, a las mismas condiciones que las exigidas para las obras de las Autoridades Portuarias.

Puertos del Estado informará técnicamente los proyectos de construcción de obras de infraestructura portuaria de los concesionarios que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por la Autoridad Portuaria.

Asimismo, durante la vigencia de la concesión, el titular de la misma vendrá obligado a facilitar la información técnica o económica que le solicite la Autoridad Portuaria en el ejercicio de sus competencias, así como a mantener en buen estado el dominio público portuario, obras e instalaciones, debiendo realizar, a su cargo, las reparaciones que sean precisas.

La Autoridad Portuaria podrá inspeccionar, en todo momento, el estado de conservación de los bienes objeto de la concesión y señalar las reparaciones que deban llevarse a cabo cuando éstos afecten a la conservación de los bienes propios del título concesional.

independentzia eta segurtasun-neurriak bermatzen dituztenak.

g) Portuko jabari publikoa okupatzearen ondoriozko tasa eta merkataritza-, industria- nahiz zerbitzu-jarduerak gauzatzean jabari publikoa modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasa.

h) Behin betiko edo eraikuntzako bermea eta ustiatze-bermea.

j) Iraungitze-arrazoiak, lege honen 123. artikuluan jasotakoarekin bat etorritz.

j) Gutxieneko jarduera edo trafikoa.

k) Portu Agintaritzak beharrezkotzat jotako beste baldintza batzuk.

Obrak gauzatuko dira kasu bakoitzean Portu Agintaritzak onetsitako eraikuntza-proiektuarekin bat etorritz; eraikuntza-proiektuak oinarrizko proiektua osatuko du.

Eraikuntza-proiektuak bat etorriko dira, teknika-eskakizunei, edukiari, gainbegiratzeari eta zuinketari dagozkienez, Portu Agintaritzen obrei galdatutako baldintzekin.

«Estatuko Portuak» erakundeak txosten teknikoa emango du, emakidadunen portu-azpiegituren obrei buruzko eraikuntza-proiektuen gainean, obra horiek ezaugarri bereziak dituztenean ikuspuntu tekniko edo ekonomikotik, Portu Agintaritzak proiektuok onetsi aurretik.

Era berean, emakidaren indarraldian zehar, emakidaren titularrak betebeharra izango du, Portu Agintaritzak horren inguruan eskatzen dion informazio tekniko nahiz ekonomikoa emateko, bai eta portuko jabari publikoa, obrak eta instalazioak egoera onean kontserbatzeko ere, bere kontura gauzatu beharko dituela beharrezko konponketak.

Portu Agintaritzak, edozein unetan, ikuskatu ahal izango du emakida bidez emandako ondasunen kontserbazio-egoera, eta egin beharreko konponketen berri eman ahal izango du, konponketok eragina dutenean emakida-tituluko ondasunak kontserbatzeari dagokionez.

SECCIÓN 3.ª DISPOSICIONES APLICABLES A LAS CONCESIONES

Artículo 113. Modificación de concesiones.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar a solicitud del interesado modificaciones de las condiciones de una concesión.

Cuando una modificación sea sustancial, la solicitud deberá tramitarse de acuerdo con lo establecido en los apartados 2 y siguientes del artículo 110 de esta ley.

Si la modificación no es sustancial, requerirá únicamente informe previo del Director de la Autoridad Portuaria, que será elevado por el Presidente al Consejo de Administración para la resolución que proceda.

Tendrán el carácter de modificaciones sustanciales, las siguientes:

- a) Modificación del objeto de la concesión.
- b) Ampliación de la superficie de la concesión en más de un 10 por ciento de la fijada en el acta de reconocimiento.
- A estos efectos, únicamente será admisible la ampliación de la superficie con bienes de dominio público colindantes a los concedidos.
- c) Ampliación del volumen o superficie construida e inicialmente autorizada en más de un 10 por ciento.
- d) Ampliación del plazo de la concesión, en los supuestos establecidos en los apartados 2 b) y 2 c) del artículo 107.
- e) Modificación de la ubicación de la concesión.

En el cómputo de los límites establecidos, se tendrán en cuenta los valores acumulados de modificaciones anteriores.

Artículo 114. Revisión de concesiones.

La Autoridad Portuaria revisará las condiciones de una concesión, modificándolas de oficio o a instancia de parte, cuando se den las siguientes circunstancias:

- a) Cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento, de tal forma que las circunstancias objetivas que sirvieron de base para el otorgamiento de la concesión hayan variado de modo que

3. ATALA. EMAKIDEI APLIKATZEKO XEDAPENAK

113. artikulua. Emakidak aldaraztea.

Portu Agintaritzak, interesdunak hala eskatuta, emakidaren baldintzen inguruko aldarazpenak baimendu ahal izango ditu.

Aldarazpenen bat funtsezkoa denean, eskabidearen izapideak egin beharko dira lege honen 110. artikuluko 2. eta hurrengo paragrafoetan ezarritakoarekin bat etorritik.

Aldarazpena ez bada funtsezkoa, Portu Agintaritzaren Zuzendariak alde aurretik egindako txostena beharko du bakarrik; Lehendakariak txosten hori bidaliko dio Administrazio Kontseiluari, horrek bidezkoa den ebazpena eman dezan.

Hurrengoak funtsezko aldarazpen izango dira:

- a) Emakidak duen xedearen aldarazpena.
- b) Emakidaren azalera hedatzea, aitorpen-aktan ezarritako azalaren ehuneko 10 baino gehiago.
- Ondore horietarako, azalera hedatzea onartuko da jabari publikoko ondasunei begira bakarrik, halakoak emakida bidez emandakoen mugakide direnean.
- c) Hasierako baimenaren arabera eraikitakoaren bolumena edo azalera hedatzea, ehuneko 10 baino gehiago.
- d) Emakidaren epea luzatzea, 107. artikuluko 2.b) eta 2.c) idatz-zatietako kasuetan.
- e) Emakidaren kokalekua aldaraztea.

Ezarritako mugen zenbatekoan, kontuan hartuko dira aurretiazko aldarazpenen ondorioz pilotutako balioak.

114. artikulua. Emakidak berrikustea.

Portu Agintaritzak emakida baten baldintzak berrikusiko ditu, horiek aldaraziko dituela, ofizioz nahiz alderdiek hala eskatuta, hurrengo inguruabarrak gertatzen direnean:

- a) Emakida hori emateko erabakigarriak izan ziren egoerak aldatzen direnean, emakida emateko oinarrizko hartu ziren inguruabar objektiboak aldatzearen ondorioz emakidaren helburua funtsean lor

no sea posible alcanzar sustancialmente la finalidad de la concesión.

b) En caso de fuerza mayor.

c) Cuando lo exija su adecuación al Plan de Utilización de los Espacios Portuarios o al Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto.

d) Cuando lo exija su adecuación a las obras o a la ordenación de terminales previstas en el Plan Director.

En los dos últimos supuestos, el concesionario perjudicado tendrá derecho a indemnización, que se calculará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124.6 de esta ley.

En el supuesto de que la revisión suponga una modificación de la ubicación de la concesión, deberán abonarse, además, los gastos que origine el traslado.

Cuando la revisión de la concesión determine reducción de la superficie otorgada, se tramitará como un rescate parcial de la concesión.

Asimismo, cuando la revisión de la concesión determine que la continuidad de la explotación de la misma resulte antieconómica, el titular podrá solicitar el rescate total de la concesión.

El procedimiento será el que corresponda, según que la modificación sea o no sustancial.

Artículo 115. División de concesiones.

La concesión podrá dividirse a petición del titular, previa autorización de la Autoridad Portuaria, en las condiciones que ésta dicte y siempre que las obras o instalaciones puedan ser explotadas independientemente.

El titular de la primitiva concesión será el único destinatario de las nuevas concesiones.

Previamente a la resolución sobre la solicitud de división, la Autoridad Portuaria comunicará al peticionario las condiciones en que podría llevarse a cabo.

El plazo de cada una de las concesiones

ezin daitekeela.

b) Ezinbesteko kasua dagoenean.

c) Emakidak bat etorri behar direnean Portu Eremuak Erabiltzeko Planarekin edo Portuko Zerbitzu Gunea Antolatzekeko Plan Bereziarekin.

d) Emakidak bat etorri behar direnean Plan Zuzentzailean jasotako obrekin edo terminalei dagokienez ezarritako antolaketarekin.

Azken bi kasuetan, emakidadun kaltetunak kalte-ordaina jasotzeko eskubidea izango du; kalte-ordain hori kalkulatu da lege honen 124.6 artikuluan xedatutakoarekin bat etorritu.

Berrikuspenak berarekin badakar emakidaren kokalekua aldaraztea, lekualdaketak eragindako gastuak ere ordaindu beharko dira.

Emakidaren berrikuspenak eratortzen duenean emakida bidez emandako azalera murriztea, horren inguruko izapideak egingo dira emakidaren erreskate partzialean egin ohi diren bezala.

Era berean, emakidaren berrikuspenak eratortzen duenean emakida horren ustiapenari eustea ez dela ekonomikoa, titularrak emakidaren erreskate osoa eskatu ahal izango du.

Prozedura izango da kasuan kasukoa, aldarazpena funtsezkoa izan ala ez izatearen arabera.

115. artikulua. Emakidak banantzea.

Emakida banandu ahal izango da titularrak hala eskatuta, aldeztu aurretik Portu Agintaritzak baimenduta. Banantzea gauzatu beharko da Portu Agintaritzak adierazitako baldintzetan, eta, betiere, obrak edo instalazioak modu independentean ustia badaitezke.

Hasierako emakidaren titularra izango da emakida berrien destinatzaile bakarra.

Banantze-eskabidearen ebazpena eman aurretik, Portu Agintaritzak eskatzaileari komunikatuko dio banantzea zein baldintzetan gauza daitekeen.

Banantzearen ondoriozko emakida

resultantes no será superior al que reste de la concesión primitiva, y el objeto de cada una de ellas deberá estar incluido en el objeto de la primitiva concesión.

Aceptadas las condiciones, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria dictará la correspondiente resolución.

En caso de denegación, se mantendrá la primitiva concesión administrativa en las condiciones en que fue otorgada.

Artículo 116. Renovación de determinadas concesiones.

Cuando el objeto de una concesión de ocupación de dominio público portuario, extinguida por el transcurso del plazo previsto en el artículo 107 de esta ley, fuese el ejercicio de una actividad amparada por otro título otorgado por la Administración del Estado por un plazo superior, para la extracción de recursos minerales o para usos energéticos o industriales, su titular podrá solicitar, con antelación a su extinción, que se le otorgue una nueva concesión de ocupación de dominio público portuario por un plazo igual al que reste de vigencia a la concesión de la actividad extractiva, energética o industrial, con un máximo de 35 años.

Esta renovación de la concesión podrá reiterarse hasta completar el plazo superior.

Para el otorgamiento de la nueva concesión de utilización del dominio público, será condición necesaria que se mantenga la misma actividad para la que se otorgó la concesión inicial, que se encuentre el concesionario al corriente en el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la anterior concesión, y que sean aceptadas las condiciones del nuevo título concesional.

Artículo 117. Actos de transmisión y de gravamen.

En caso de fallecimiento del concesionario, sus causahabientes, a título de herencia o legado, podrán subrogarse, en el plazo de

bakoitzaren epeak ezin izango du gainditu hasierako emakidari geratzen zaion epea, eta emakida horietariko bakoitzaren xedea hasierako emakidaren xedera bildu beharko da.

Behin baldintzak onartuta, Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak kasuan kasuko ebazpena emango du.

Banantzeari ezetza eman ez gero, hasierako administrazio-emakidari eutsiko zaio, hori eman zeneko baldintzetan.

116. artikulua. Emakida batzuk berriztatzea.

Portuko jabari publikoa okupatzeko emakida baten xedea izan bada mineralak ateratzeko edo energia- nahiz industria-erabileretarako jarduera bat gauzatzea, jarduera hori izanik Estatuko Administrazioak epe luzeagorako emandako beste emakida baten babesean, eta portuko jabari publikoa okupatzeko emakida azkendu bada Kostaldee buruzko Legearen 107 artikulua ezarri gehieneko epea igarotzeagatik, emakida horren titularrak eskatu ahal izango du, emakida hori azkendu aurretik, portuko jabari publikoa okupatzeko beste emakida bat ematea; emakida horren iraupena izango da mineralak ateratzeko jarduerarako eta energia- edo industria-jarduerarako emakidari geratzen zaion indarraldiaren bestekoa, eta, gehienez, 35 urtekoa.

Berriztatze hori errepikatu ahal izango da gehieneko epea betetzen ez den bitartean.

Jabari publikoa erabiltzeko emakida berria eman dadin beharrezko baldintza izango da hasierako emakidaren oinarri izan zen jarduerari eustea, emakidadunak gauzatzea aurreko emakidak eratorritako betebeharrak, eta emakida-titulu berriaren baldintzak onartzea.

117. artikulua. Eskualdatze- eta kargatze-egintzak.

Emakidaduna hiltzen bada, kausadunak, jarauntsiaren edo legatuaren bidez, haren eskubide eta betebeharratan subrogatu

un año, en los derechos y obligaciones de aquél.

Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa a la Autoridad Portuaria, se entenderá que renuncian a la concesión.

Si hubiera varios herederos, la Autoridad Portuaria podrá exigirles que designen un representante a todos los efectos.

Previa autorización de la Autoridad Portuaria, las concesiones podrán transmitirse por «actos inter vivos», subrogándose el nuevo titular en los derechos y obligaciones derivados de la concesión.

La Autoridad Portuaria podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en el plazo de tres meses.

Dicho plazo se computará, en el primer caso, desde la notificación por el concesionario de las condiciones en que va a proceder a transmitir la concesión, entre las que necesariamente habrán de reflejarse las relativas al precio y formas de pago.

Y, en el caso del retracto, desde que tenga conocimiento expreso la Autoridad Portuaria.

Para que la Autoridad Portuaria autorice la transmisión de una concesión se deberán cumplir, al menos, las siguientes condiciones:

- a) Que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.
- b) Que el nuevo titular reúna los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión.
- c) Que, desde su fecha de otorgamiento, haya transcurrido, al menos, un plazo de dos años.

Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria podrá autorizar su transmisión antes de que transcurra dicho plazo, siempre que se hayan ejecutado al menos un 50 por ciento de las obras que, en su caso, hayan sido aprobadas.

ahal izango dira urtebeteko epean.

Behin epe hori igarota, emakida eman duen Administrazioari esanbidezko adierazpenik egin gabe, ulertuko da emakidari uko egiten diotela.

Jaraunsle batzuk izanez gero, Portu Agintaritzak ondore guztietarako ordezkari bat izendatzea galdatu ahal izango die.

Aldez aurretik Portu Agintaritzak baimenduta, emakidak «inter vivos» egintzen bidez eskualdatu ahal izango dira, titular berria subrogatuko dela emakidak eratorritako eskubide eta betebeharretan.

Portu Agintaritzak hiru hilabeteko epean egikaritu ahal izango ditu eroslehentasun-eskubideak eta atzera-eskuratzeko eskubideak.

Epe hori zenbatuko da, lehenengo kasuan, emakidadunak jakinarazten dituenetik emakida eskualdatzeko baldintzak, horien artean nahitaez jaso beharko direla prezioaren edo ordainketa-moduaren ingurukoak.

Eta, atzera-eskuratzeko eskubidearen kasuan, Portu Agintaritzak eskualdaketa berri duenetik, esanbidez.

Portu Agintaritzak emakida baten eskualdaketa baimen dezan, gutxienez, hurrengo baldintzak bete beharko dira:

- a) Emakidadunak gauzatzea emakidak eratorritako betebeharrak guztiak.
- b) Emakidaren xedea den jarduera edo zerbitzu-ematea zein izan eta titular berriak hori gauzatzeko behar diren betekizunak izatea.
- c) Emakida eman zenetik, gutxienez, bi urteko epea igaro izana.

Salbuespenez, Portu Agintaritzak emakida eskualdatzea baimendu ahal izango du, epe hori igaro aurretik, betiere, gutxienez, hala denean, onetsitako obren ehuneko 50 betearazi bada.

d) Que no se originen situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia dentro del puerto, en la prestación de los servicios portuarios básicos o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria, de acuerdo con lo establecido en el apartado 4.

En los supuestos de remate judicial, administrativo o adjudicación de bienes por impago de créditos hipotecarios, el nuevo concesionario deberá subrogarse en las obligaciones derivadas de la concesión del antiguo titular, y cuando no reúna los requisitos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión deberá proceder en la forma establecida en el apartado 8.

La enajenación de las acciones, participaciones o cuotas de una sociedad, comunidad de bienes u otros entes sin personalidad jurídica que tengan como actividad principal la explotación de la concesión, exigirá la autorización de la Autoridad Portuaria siempre que pueda suponer que el adquirente obtenga una posición que le permita influir de manera efectiva en la gestión o control de dicha sociedad o comunidad.

En el supuesto de que la concesión tenga por objeto la prestación de un servicio portuario básico o el desarrollo de una actividad o servicio comercial directamente relacionado con la actividad portuaria, la transmisión no podrá ser autorizada cuando el adquirente sea titular de una concesión con el mismo objeto o tenga una participación directa o indirecta que le permita influir de manera efectiva en una sociedad o comunidad titular de una concesión cuyo objeto sea el mismo, siempre que ostente una posición dominante en la actividad objeto de la concesión dentro del puerto o cuando como consecuencia de la adquisición pueda adquirirla.

Para la determinación de las situaciones de influencia efectiva en la gestión o control de una entidad y de tenencia de posición

d) Merkatuko nagusitasun-egoerak ez sortzea, eragina izan dezaketenak portu barruko lehia askean, oinarrizko portu-zerbitzuen ematean edo portu-jarduerarekin zuzeneko lotura duten merkataritza-jardueretan eta -zerbitzuetan, 4. paragrafoan ezarritakoarekin bat etorritik.

Erremate judicial, administrazio-erremate edo kreditu-hipotekarioak ez ordaintzearen ondoriozko ondasun-adjudikazioen kasuetan, emakidadun berria subrogatu beharko da hasierako titularraren emakidak zituen betebeharretan, eta emakidadun berri horrek ez dituen gauzatzen emakidaren xedera bildutako jardueraren edo zerbitzu-ematearen betekizunak, 8. paragrafoan ezarritakoaren arabera jardun beharko du.

Jarduera nagusitzat emakida ustiatzea duen sozietate, ondasun-erkidego edo nortasun juridikorik gabeko beste erakunde baten akzioak, partaidetzak edo kuotak eskualdatu ahal izateko Portu Agintaritzaren baimena beharko da, betiere, eskualdaketa horrek berarekin ekar dezakeenean eskuratzailleak egoera jakin bat lortzea, ahalbidetuko diona sozietate edo erkidego horren kudeaketan edo kontrolean benetan eragina izatea.

Emakidaren xedea oinarrizko portu-zerbitzu bat ematea bada edo portu-jarduerarekin zuzeneko lotura duen zerbitzu-ematea gauzatzea, eskualdaketa ezin izango da baimendu, eskuratzaillea xede bera duen emakida baten titularra denean edo eskuratzaille horrek zuzeneko edo zeharkako partaidetza duenean, horrek ahalbidetzen diola benetako eragina izatea xede bereko emakida baten titularra den sozietate edo erkidego batean, betiere, eskuratzaille horrek, portu barruan, nagusitasun-egoera badu emakidaren xede den jardueran, edo eskuraketaren ondorioz egoera hori izan badezake.

Erakunde baten kudeaketan edo kontrolean benetako eragina duten egoerak eta portuan nagusitasun-egoera

dominante en el puerto se estará a lo dispuesto en el artículo 77.1 de esta ley.

Si la sociedad titular cambia de denominación social, estará obligada a notificarlo a la Autoridad Portuaria.

En el supuesto de adjudicación de la concesión mediante remate judicial o administrativo, la Autoridad Portuaria podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que aquélla tenga conocimiento de la adjudicación.

La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser previamente autorizada por la Autoridad Portuaria.

Si el adjudicatario de una concesión mediante remate judicial o administrativo o los herederos de un concesionario no cumpliesen los requisitos establecidos en este artículo, los nuevos titulares de la concesión deberán transferirla, en el plazo de 12 meses, a un nuevo concesionario que, a estos efectos, no presente limitación alguna.

No se inscribirá en el Registro de la Propiedad la transmisión de las concesiones o la constitución de derechos reales sobre las mismas sin que se acompañe certificación de la Autoridad Portuaria acreditativa del cumplimiento de los requisitos exigidos en este artículo y de las cláusulas de la concesión.

SECCIÓN 4.ª GARANTÍAS

Artículo 118. Garantía provisional y garantía definitiva.

Los peticionarios de concesiones de dominio público portuario reguladas en esta ley acreditarán ante la Autoridad Portuaria competente, al presentar la solicitud, la prestación de garantía provisional, por un importe del 2 por ciento del presupuesto de las obras e instalaciones adscritas a la concesión, cuya realización se proponga, que no podrá ser inferior a 3.000 euros.

Otorgada la concesión, se constituirá garantía definitiva o de construcción, equivalente al 5 por ciento del presupuesto

izatea zehazteko, kontuan hartuko da lege honen 77.1 artikuluan xedatutakoa.

Sozietate titularrak sozietatearen izendazioa aldatzen badu, Portu Agintaritzari hori jakinarazteko betebeharra izango du.

Emakida erremate judizialaren bidez edo administrazio-errematearen bidez adjudikatzen bada, Portu Agintaritzak atzera-eskuratze eskubidea egikaritu ahal izango du hiru hilabeteko epean, adjudikazioaren berri duenetik zenbatzen hasita.

Emakiden gainean hipotekak eta beste berme-eskubide batzuk eratzeko, aurretiaz Portu Agintaritzaren baimena beharko da.

Erremate judizialaren edo administrazio-errematearen bidez emakida lortu duen adjudikaziodunak edo emakidadun baten jaraunsleek ez badituzte gauzatzen artikulua honetan ezarritako betekizunak, emakidaren titular berriek emakida hori 12 hilabeteko epean eskualdatu beharko diote ondore horietarako inolako mugarik izango ez duen emakidadun bati.

Jabetza Erregistroan ez da inskribatuko emakidak eskualdatzea edo emakida horien gainean eskubide errealak eratztea, horrekin batera ekartzen ez bada Portu Agintaritzaren ziurtagiria, egiaztatzen duena artikulua honetan eta emakidaren klausuletan galdatutako betekizunak gauzatzen direla.

4. ATALA. BERMEAK

118. artikulua. Behin-behineko bermea eta behin betiko bermea.

Portuko jabari publikoaren emakidak, lege honek araututakoak, eskatzen dituztenek, eskabidea aurkezten dutenean, Portu Agintaritzaren eskudunean egiaztatuko dute behin-behineko bermea eratu dutela; berme horren zenbatekoa izango da emakidari atxikita egin nahi diren obren edo instalazioen aurrekontuaren ehuneko 2, inoiz ez dela izango 3.000 eurotik beherakoa.

Behin emakida emanda, behin betiko bermea edo eraikuntza-bermea eratuko da; berme hori izango da emakidari atxikita

total de las obras e instalaciones adscritas a la concesión incluidas en el proyecto, que responderá de la ejecución de las obras y del resto de obligaciones derivadas de la concesión.

Si el concesionario no constituye la garantía en el plazo establecido en el título administrativo, se entenderá que renuncia a la concesión.

Si el interesado desistiera injustificadamente, a juicio de la Autoridad Portuaria, de la petición o renunciara al título, perderá la garantía constituida.

La garantía definitiva o de construcción será devuelta al concesionario en el plazo de un mes desde la aprobación por el Director del reconocimiento de las obras e instalaciones, salvo en los casos de renuncia y caducidad, con deducción de las cantidades que, en su caso, deban hacerse efectivas en concepto de penalizaciones y responsabilidades en que haya podido incurrir el concesionario frente a la Autoridad Portuaria.

Previamente a la devolución de esta garantía deberá haberse constituido la garantía de explotación.

Artículo 119. Garantía de explotación.

La garantía de explotación responderá de todas las obligaciones derivadas de la concesión, de las sanciones que por incumplimiento de las condiciones de la misma se puedan imponer a su titular y de los daños y perjuicios que tales incumplimientos puedan ocasionar.

La garantía de explotación se determinará en función del importe anual de las tasas que ha de abonar el concesionario, no pudiendo ser inferior a la mitad de dicho importe ni superior al importe anual de las mismas, debiendo actualizarse cada cinco años, en función del importe de las tasas en la fecha de actualización.

La garantía de explotación será devuelta a la extinción de la concesión, con deducción de las cantidades que, en su caso, deban hacerse efectivas en concepto de penalización o responsabilidades en que haya podido incurrir el concesionario frente a la Autoridad Portuaria.

proiektuan jaso diren obren eta instalazioen aurrekontu osoaren ehuneko 5aren baliokidea. Berme horrek erantzungo du obrak betearazteari begira eta emakidak eratorritako gainerako betebeharrei begira.

Emakidadunak administrazio-tituluan ezarritako epean ez badu bermea eratzten, ulertuko da emakidari uko egiten diola.

Interesdunak eskabidean atzera egiten badu, Portu Agintaritzaren ustez modu justifikatu gabean, edo tituluari uko egiten badio, eraturako bermea galduko du.

Behin betiko bermea edo eraikuntza-bermea emakidadunari hilabeteko epean itzuliko zaio, Zuzendariak onesten duenetik obren eta instalazioen gaineko aitortpena, salbu eta uko egitea dagoenean edo iraungitzea gertatzen denean; bermea itzuliko da, hala denean, kasuan kasuko zenbatekoak kenduta, emakidadunak Portu Agintaritzari begira gauzatutako zigor eta erantzukizunengatik.

Berme hori itzuli aurretik, ustiatze-bermea eratu beharko da.

119. artikulua. Ustiatze-bermea.

Ustiatze-bermeak erantzungo du emakidak eratorritako betebeharrak guztiei begira, emakidaren baldintzak ez betetzeagatik titularrari ezar dakizkiokeen zehapenei begira eta ez-betetze horiek eragin ditzaketan kalte-galerei begira.

Ustiatze-bermea ezarriko da emakidadunak urtero ordaindu behar dituen tasen zenbatekoaren arabera; berme hori ezin da izan urteko zenbateko horren erdia baino txikiagoa edo zenbateko osoa baino handiagoa, bost urterik behin eguneratu beharko dela, eguneratze-datan tasek duten zenbatekoaren arabera.

Ustiatze-bermea itzuliko da emakida azkentzen denean; berme hori itzuliko da, hala denean, kasuan kasuko zenbatekoak kenduta, emakidadunak Portu Agintaritzari begira gauzatutako zigor eta erantzukizunengatik.

Artículo 120. Disposiciones comunes.

Las garantías a que se refiere esta ley se constituirán a disposición del Presidente de la Autoridad Portuaria, serán de carácter solidario respecto al obligado principal, con inclusión de renuncia expresa a los beneficios de orden, división y excusión, de naturaleza irrevocable y de ejecución automática por resolución del Presidente.

Para hacer efectivas estas garantías, las Autoridades Portuarias tendrán preferencia sobre cualquiera otros acreedores sea cual fuere la naturaleza de los créditos y el título en que funden su pretensión.

Si la Autoridad Portuaria ejecutase total o parcialmente la garantía definitiva o la de explotación, el concesionario estará obligado a completarlas o reponerlas en el plazo de un mes.

CAPÍTULO VII

Extinción de autorizaciones y concesiones

Artículo 121. Causas de extinción.

Las autorizaciones y concesiones se extinguirán por:

- a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.
- b) Revisión de oficio, en los supuestos establecidos en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
- c) Renuncia del titular, que sólo podrá ser aceptada por la Autoridad Portuaria cuando no cause perjuicio a ésta o a terceros.
- d) Mutuo acuerdo entre la Autoridad Portuaria y el titular.
- e) Disolución o extinción de la sociedad, salvo en los supuestos de fusión o escisión.
- f) Revocación.
- g) Caducidad.
- h) Rescate, cuando se trate de concesiones.
- i) Extinción de la autorización o de la licencia de la que el título demanial sea soporte.

120. artikulua. Xedapen erkideak.

Lege honek aipatu bermeak eratuko dira Portu Agintaritzaren esku utzita; berme horiek izaera solidarioa izango dute betebeharpeko nagusiari begira, esanbidez jasoko dute hurrenkera-, banantze- eta eskusio-onurei uko egitea, atzeraeragineko izaera izango dute eta berehala betearaziko dira, Lehendakariak emandako ebazpenaren ondorioz.

Berme horiek eragingarri egiteko, Portu Agintaritzek lehenespena izango dute beste edozein hartzekoduni begira, hartzekodunek uzia oinarritzeko baliatzen dituzten kredituen izaera edo titulua edozein izanda ere.

Portu Agintaritzak behin betiko bermea edo ustiatze-bermea oso-osoan nahiz zati batean betearazten badu, emakidadunak betebeharra izango du, hilabeteko epean hori osatu edo berrezartzeko.

VII. KAPITULUA

Baimenak eta emakidak azkentzea

121. artikulua. Azkentze-arrazoiak.

Baimenak eta emakidak azkenduko dira:

- a) Emate-epea mugaeguneratzeagatik.
- b) Ofiziozko berrikuspenarengatik, Herri Administrazioen Araubide Juridikoari eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzko Legeak ezarritako kasuetan.
- c) Titularrak uko egiteagatik, Portu Agintaritzak hori onartu ahal izango duela berari edo hirugarrenei kalterik eragiten ez dienean bakarrik.
- d) Portu Agintaritzaren eta titularraren arteko adostasunarengatik.
- e) Sozietatea desegin edo azkentzeagatik, bat-egitearen edo zatiketaren kasuetan izan ezik.
- f) Ezeztatzeagatik.
- g) Iraungitzeagatik.
- h) Erreskateagatik, emakiden kasuan.
- i) Demanio-titulua oinarritzen duen baimena edo lizentzia azkentzeagatik.

Artículo 122. Revocación de autorizaciones y concesiones.

Las autorizaciones podrán ser revocadas unilateralmente, en cualquier momento y sin derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con obras o planes que, aprobados con posterioridad, entorpezcan la explotación portuaria o impidan la utilización del espacio portuario para actividades de mayor interés portuario.

Corresponderá a la Autoridad Portuaria apreciar las circunstancias anteriores mediante resolución motivada, previa audiencia del titular de la autorización.

Las concesiones pueden ser revocadas por la Autoridad Portuaria, sin derecho a indemnización, cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento que impliquen la imposibilidad material o jurídica de la continuación en el disfrute de la concesión y en casos de fuerza mayor, cuando, en ambos supuestos, no sea posible la revisión del título de otorgamiento.

Artículo 123. Caducidad.

Serán causa de caducidad de la autorización o concesión, los siguientes incumplimientos:

- a) No iniciación, paralización o no terminación de las obras por causas no justificadas, durante el plazo que se fije en las condiciones del título.
- b) Impago de una liquidación por cualquiera de las tasas giradas por la Autoridad Portuaria durante un plazo de seis meses, en el caso de las autorizaciones, y de doce meses en el caso de las concesiones.

Para iniciar el expediente de caducidad será suficiente que no se haya efectuado el ingreso en período voluntario.

Una vez iniciado, se podrá acordar su archivo si antes de dictar resolución se produce el abono de lo adeudado, en el procedimiento de apremio, y se constituye la garantía que al respecto fije la Autoridad Portuaria.

- c) Falta de actividad o de prestación del

122. artikulua. Baimenak eta emakidak ezeztatzea.

Baimenak edozein unetan alde bakarrez ezeztatu ahal izango dira, kalte-ordainetarako eskubiderik gabe, baimenok bateraezinak direnean gerogarrenean onetsitako obra edo planekin, portuaren ustiapena oztopatzen dutenean edo portu-eremuaren erabilera eragozten dutenean interes handiagoa duten jardueri begira.

Portu Agintaritzak ebazpen bidez balioetsiko ditu aipatu inguruabarrak; ebazpen hori zioduna izan beharko da, alde zuzenetik baimenaren titularra entzunda.

Portu Agintaritzak emakidak ezeztatu ditzake, kalte-ordainetarako eskubiderik gabe, emakida hori emateko erabakigarriak izan ziren egoerak aldatzean, baldin eta aldaketa horiek ezinezko egiten badute, modu materialean edo juridikoan, emakida izaten jarraitzea, eta ezinbesteko kasua dagoenean, betiere, bi kasu horietan ezinezkoa denean emate-titulua berrikustea.

123. artikulua. Iraungitzea.

Baimena edo emakida iraungitzeko arrazoi izango dira hurrengo ez-betetzeak:

- a) Justifikaziorik gabe obrak ez hastea, horiek geldiaraztea edo horiek ez amaitzea, tituluaren baldintzetan ezarritako epean.
- b) Portu Agintaritzak igorritako edozein tasaren likidazioa ez ordaintzea, sei hilabeteko epean, baimenen kasuan, eta hamabi hilabeteko epean, emakiden kasuan.

Iraungitze-espeditzea hasteko nahikoa izango da ordainketa ez egitea borondatezko epean.

Behin espeditzea hasita, berau artxibatzea akordatu ahal izango da, baldin eta ebazpena eman aurretik zorra ordaintzen bada, premiamendu-prozeduran, eta ondore horretarako Portu Agintaritzak ezarritako bermea eratzen bada.

- c) Jarduerarik ez gauzatzea edo zerbitzua

servicio, durante un período de seis meses, en el caso de autorizaciones, y de doce meses en el caso de las concesiones, a no ser que, a juicio de la Autoridad Portuaria, obedezca a causa justificada.

- d) Ocupación del dominio público no otorgado.
- e) Incremento de la superficie, volumen o altura de las instalaciones en más del 10 por ciento sobre el proyecto autorizado.
- f) Desarrollo de actividades que no figuren en el objeto del título.
- g) Cesión a un tercero del uso total o parcial, sin autorización de la Autoridad Portuaria.
- h) Transferencia del título de otorgamiento, sin autorización de la Autoridad Portuaria.
- i) Constitución de hipotecas y otros derechos de garantía, sin autorización de la Autoridad Portuaria.
- j) No reposición o complemento de las garantías definitiva o de explotación, previo requerimiento de la Autoridad Portuaria.
- k) Incumplimiento de otras condiciones cuya inobservancia esté expresamente prevista como causa de caducidad en el título de otorgamiento.

Para declarar la caducidad, se seguirá el siguiente procedimiento, debiendo notificarse la resolución expresa del mismo en el plazo de seis meses desde el acuerdo de incoación:

- a) Constatada la existencia de alguno de los supuestos referidos, el Director de la Autoridad Portuaria incoará el correspondiente expediente de caducidad, pudiendo adoptar las medidas de carácter provisional que estime convenientes, lo cual se pondrá en conocimiento del titular, concediéndole un plazo de diez días para que formule las alegaciones y acompañe los oportunos documentos y justificaciones.

Las medidas de carácter provisional podrán consistir en la paralización inmediata de las obras, la suspensión de la actividad, uso y explotación de las instalaciones, la prestación de garantías y cualesquiera otras que resulten necesarias para

ez ematea, sei hilabeteko epean, baimenen kasuan, eta hamabi hilabeteko epean, emakiden kasuan, salbu eta, Portu Agintaritzaren ustez, horrek justifikatutako arrazoia duenean.

- h) Eman ez den jabari publikoa okupatzea.
- e) Instalazioen azalera, bolumena edo altuera ehuneko 10 gehitzea, baimendutako proiektuari dagokionez.
- f) Tituluaren xedean ageri ez diren jarduerak gauzatzea.
- g) Erabilera osoa edo partziala hirugarren bati lagatzea, Portu Agintaritzaren baimenik gabe.
- h) Emate-titulua eskualdatzea, Portu Agintaritzaren baimenik gabe.
- i) Hipotekak eta bestelako berme-eskubideak eratzea, Portu Agintaritzaren baimenik gabe.
- j) Behin betiko bermeak edo ustiatze-bermeak ez berrezartzea edo osatzea, Portu Agintaritzak alde aurretik horretarako agindeia egin duenean.
- k) Bestelako baldintza batzuk ez betetzea, horiek kontuan ez hartzea iraugitze-arrazoitzat jo denean emate-tituluan.

Iraungitzea adierazteko, hurrengo prozedurari jarraituko zaio, horren esanbidezko ebazpena sei hilabeteko epean jakinarazi beharko dela, prozedura hasteko akordioa hartu zenetik:

- a) Aipatu egoeretakoren bat dagoela egiaztatu ondoren, Portu Agintaritzaren Zuzendariak kasuan kasuko iraugitze-espediente hasiko du, behin-behineko izaerarekin egokitzen dituen neurriak hartu ahal izango dituela, titularrari horren berri emanez; titularrari hamar eguneko epea emango zaio alegazioak egin eta egoki diren agiri eta justifikazioak ekar ditzan.

Behin-behineko izaerako neurriak izan daitezke obrak berehala geldiaraztea, instalazioen jarduera, erabilera eta ustiapena etetea, bermeak ematea eta kasuan kasuko ebazpenaren eragingarritasuna ziurtatzeko egoki izan

asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer.

Para lograr la efectividad de tales medidas la Autoridad Portuaria interesará de la autoridad gubernativa competente, cuando sea necesario, la colaboración de la fuerza pública.

b) Formuladas las alegaciones o transcurrido el plazo para llevarlas a cabo, el Director de la Autoridad Portuaria dictará propuesta de resolución que será elevada por el Presidente al Consejo de Administración, previo dictamen del Consejo de Estado en el caso de que se trate de concesiones y se formule oposición, de acuerdo con lo previsto en el artículo 22.12 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.

La declaración de caducidad comportará la pérdida de las garantías constituidas.

Artículo 124. Rescate de concesiones.

En el caso de que el dominio público otorgado fuera necesario, total o parcialmente, para la ejecución de obras, la ordenación de terminales o la prestación de servicios portuarios y que, para realizar aquéllas o prestar éstos, fuera preciso disponer de los bienes otorgados en concesión o utilizar o demoler las obras autorizadas, la Autoridad Portuaria, previa indemnización al titular, podrá proceder al rescate de la concesión.

El rescate de la concesión exigirá la previa declaración del interés portuario de las obras o de los servicios y el acuerdo de la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por aquéllos.

Corresponde al Consejo de Administración la declaración del interés portuario y al Presidente, previa audiencia del interesado, el acuerdo de necesidad de ocupación.

La declaración de urgencia de la ocupación, cuando proceda, corresponderá adoptarla al Ministro de Fomento.

El interés portuario se entenderá implícito con la aprobación de los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios.

Asimismo, la aprobación de los proyectos llevará implícita la declaración del interés

daitekeen beste edozein neurri.

Neurri horien eragingarritasuna erdiesteko, Portu Agintaritzak gobernu-agintaritzak eskudunari eskatuko dio, beharrezkoa denean, indar publikoaren elkarlana.

b) Alegazioak azaldu edo alegazioak egiteko epea igaro ondoren, Portu Agintaritzaren Zuzendariak ebazpen-proposamena emango du, Lehendakariak Administrazio Kontseiluari bidaliko diona, aldez aurretik Estatu Kontseiluak irizpena emanda, baldin eta iraungitzea emakiden ganean bada eta horren aurka egin bada, apirilaren 22ko 3/1980 Lege Organikoak, Estatu Kontseiluari buruzkoak, 22.12 artikuluan jasotakoarekin bat etorri.

Iraungitze-adierazpenak berarekin ekarriko du eraturako bermeak galtzea.

124. artikulua. Emakidak erreskatatzea.

Emandako jabari publikoa beharrezkoa bada, oso-osoan edo zati batean, obrak betearazteko, terminalak antolatzeke edo portu-zerbitzuak emateko, eta obra horiek gauzatzeko edo zerbitzu horiek emateko, emakida bidez emandako ondasunak xedatu behar badira edo baimendutako obrak errautsi behar badira, Portu Agintaritzak, aldez aurretik titularrari kalte-ordaina emanda, emakida erreskatatu ahal izango du.

Emakidaren erreskateak beharko du aldez aurretik obren edo zerbitzuen portu-interesa adieraztea eta obra eta zerbitzu horiek ukitutako ondasunak nahiz eskubideak okupatzeko beharrianaren erabakia.

Administrazio Kontseiluak adierazi behar du portu-interesa, eta Lehendakariak hartu behar du okupatzeko beharrianaren erabakia, interesduna entzun ondoren.

Hala denean, presako okupazioaren adierazpena Sustapen Ministroak egingo du.

Portu Eremuak Erabiltzeko Planak onesten direnean ulertuko da horiek barneratzen dutela portu-interesa.

Era berean, proiektuak onesteak berarekin ekarriko du obren portu-interesa adieraztea

portuario de las obras y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por las mismas.

Cuando el rescate implique la necesidad de ocupación de sólo una parte de la concesión, de tal modo que a consecuencia de aquél resulte antieconómica para el concesionario la explotación de la parte no rescatada, el titular podrá solicitar de la Autoridad Portuaria su rescate total.

La Autoridad Portuaria y el titular de la concesión podrán convenir el valor del rescate.

En el supuesto de no llegar a un acuerdo, el valor del rescate será fijado por la Autoridad Portuaria de conformidad con los criterios establecidos en el apartado 6 de este artículo.

Dicha valoración será notificada al concesionario a fin de que, en el plazo de 10 días, presente las alegaciones que estime pertinentes.

El Director de la Autoridad Portuaria, a la vista de las alegaciones formuladas, dictará propuesta de resolución.

En el caso de que el concesionario haya manifestado oposición al rescate, se deberá solicitar dictamen del Consejo de Estado, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.12 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.

Corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria dictar la correspondiente resolución.

La valoración de las concesiones, en caso de rescate total o parcial, atenderá a los siguientes conceptos:

a) El coste de las obras rescatadas actualizadas con el IPC, multiplicado por el cociente entre el período de concesión restante y el total.

En cualquier caso, no se tendrán en cuenta las obras e instalaciones realizadas por el concesionario sin previa autorización de la Autoridad Portuaria, que pasarán al dominio público portuario sin derecho a indemnización.

b) La pérdida de beneficios imputables al

eta obra horiek ukitutako ondasun eta eskubideak okupatzeko beharrizana.

Erreskateak eratortzen duenean emakidaren zati bat bakarrik okupatzea, horren ondorioz emakidadunarentzat ez dela ekonomikoa izango erreskatatutako zatia ustiatzea, titularrak Portu Agintaritzari eskatu ahal izango dio emakida oso-osoan erreskatatzea.

Portu Agintaritzak eta emakidaren titularrak hitzartu ahal izango dute erreskatearen balioa.

Akordiorik lortu ezean, erreskatearen balioa izango da Portu Agintaritzak finkatutakoa, artikuluko honetako 6. paragrafoan ezarri irizpideekin bat etorriz.

Balorazio hori emakidadunari jakinaraziko zaio, 10 eguneko epean egokitzen jotzen dituen alegazioak aurkez dituzan.

Portu Agintaritzaren Zuzendariak, azaldutako alegazioak ikusita, ebazpen-proposamena emango du.

Emakidadunak erreskatearen aurka egin badu, Estatu Kontseiluaren irizpena eskatu beharko da, apirilaren 22ko 3/1980 Lege Organikoak, Estatu Kontseiluari buruzkoak, 22.12 artikuluan jasotakoarekin bat etorriz.

Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak eman behar du kasuan kasuko ebazpena.

Erreskate osoa edo partziala dagoenean, emakidak hurrengo kontzeptuen arabera balioetsiko dira:

a) Erreskatatutako obren kostua, KPlaren arabera eguneratuta, geratzen den emakida-aldiaren eta emakidaren epe osoaren arteko zatidurarekin biderkatuta.

Edozein kasutan, ez dira kontuan hartuko emakidadunak alde aurretik Portu Agintaritzaren baimenik izan gabe gauzatutako obra eta instalazioak; halakoak kalte-ordainetarako eskubiderik gabe igaroko dira portuko jabari publikora.

b) Emakidaren erreskate osoari edo

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.

El pago del valor del rescate podrá realizarse en dinero, mediante el otorgamiento de otra concesión o, en caso de rescate parcial, con la modificación de las condiciones de la concesión.

En estos dos últimos supuestos se requerirá la conformidad del concesionario.

Artículo 125. Efectos de la extinción.

Extinguida la autorización o concesión, el titular tendrá derecho a retirar fuera del espacio portuario los materiales, equipos o instalaciones desmontables que no reviertan gratuitamente a la Autoridad Portuaria en función de lo previsto en el título, estando obligado a hacerlo cuando así lo determine la Autoridad Portuaria, la cual podrá efectuar la retirada con cargo al titular de la autorización o concesión extinguida, cuando el mismo no la efectúe en el momento o plazo que se le indique.

En todos los casos de extinción de una concesión, la Autoridad Portuaria decidirá sobre el mantenimiento de las obras e instalaciones no desmontables, que revertirán gratuitamente y libre de cargas a la Autoridad Portuaria, o decidirá su levantamiento y retirada del dominio público por aquél y a sus expensas.

Si la Autoridad Portuaria no se pronunciara expresamente, se entenderá que opta por su mantenimiento, sin perjuicio de que, previamente a la fecha de extinción, pueda decidir su levantamiento y retirada.

En el caso de que la Autoridad Portuaria haya optado por el levantamiento de las obras e instalaciones, el titular retirará las

partzialari egotzitako onura-galerak, geratzen den emakida-aldian, hiru urteko gehieneko epearekin.

Horretarako, aurreko lau ekitaldietan emakidan gauzatutako jarduera arrunten urteko batez besteko onura zenbatuko da, edo azken bi ekitaldietakoa, hori emakidadunarentzat mesedegarriago bada.

Erreskate-balioaren ordainketa egin ahal izango da diruarekin, beste emakida bat eman ez edo, erreskate partziala izanez gero, emakidaren baldintzak aldarazita.

Azken bi kasu horietan emakidadunaren adostasuna beharko da.

125. artikulua. Azkentzearen ondoreak.

Behin baimena edo emakida azkentuta, titularrak eskubidea izango du portu-eremutik batzeko tituluan jasotakoaren arabera Portu Agintaritzara doan lehengoratu ez diren material, ekipamendu edo instalazio desmuntagarriak; edonola ere, Portu Agintaritzak hala agintzen duenean, horiek batzeko betebeharra izango du. Portu Agintaritzak horiek batu ahal izango ditu, azkentutako baimenaren edo emakidaren titularraren kontura, hark batzen ez dituen agindutako unean edo epean.

Emakida azkentzen den kasu guztietan, Portu Agintaritzak erabakiko du desmuntagarriak ez diren obra eta instalazioei eustea, doan eta karga guztietarik aske lehengoratuko direnak Portu Agintaritzara, ala erabakiko du obra eta instalazio horiek jaso eta jabari publikotik batzea, emakidaren titularraren orde eta haren kontura.

Portu Agintaritzak esanbidezko adierazpenik egiten ez badu, ulertuko da desmuntagarriak ez diren obra eta instalazioei eustearen alde egin dela, kalterik egin gabe, azkentze-data baino lehenago Portu Agintaritzak obra eta instalazio horiek jaso eta batzeko har dezakeen erabakiari.

Portu Agintaritzak obrak eta instalazioak jasotzearen alde egin badu, titularrak obra eta instalazio horiek batuko ditu hark

mismas en el plazo fijado por aquélla, pudiendo la Autoridad Portuaria ejecutar subsidiariamente los trabajos que no haya efectuado el titular en el plazo concedido.

Si la Autoridad Portuaria hubiese optado por el mantenimiento, el titular procederá a la reparación de las obras e instalaciones en el plazo y condiciones indicadas por aquélla.

La Autoridad Portuaria, sin más trámite, tomará posesión de los bienes e instalaciones, pudiendo solicitar a las empresas suministradoras de energía eléctrica, agua, gas y telefonía la suspensión del correspondiente suministro.

La Autoridad Portuaria no asumirá ningún tipo de obligación laboral o económica del titular de la autorización o concesión, vinculada o no a la actividad objeto del título extinguido.

CAPÍTULO VIII

Del contrato de concesión de obras públicas portuarias

Artículo 126. El contrato de concesión de obras públicas portuarias.

Las Autoridades Portuarias podrán promover la construcción de obras públicas portuarias en régimen de concesión administrativa.

En el ámbito portuario, los contratos de concesión de obras públicas tendrán por objeto la construcción y explotación o solamente la explotación siempre que se encuentren abiertas al uso público o aprovechamiento general, de:

- a) Un nuevo puerto o una parte nueva de un puerto que sean susceptibles de explotación totalmente independiente.
- b) Infraestructuras portuarias de defensa, de abrigo, de accesos marítimos, de muelles y otras obras de atraque.

La construcción y explotación de la obra pública portuaria objeto de la concesión se efectuará a riesgo y ventura del concesionario, quien asumirá los riesgos económicos derivados de su ejecución y explotación en los términos y con el

ezarritako epean; Portu Agintaritzak modu subsidiarioan betearazi ahal izango ditu titularrak gauzatu gabeko lanak, horretarako izan duen epean.

Portu Agintaritzak obra eta instalazio horiei eustearen alde egin badu, titularrak obrak eta instalazioak konponduko ditu hark ezarri epean eta baldintzetan.

Portu Agintaritzak, beste izapiderik gabe, ondasunen eta instalazioen edukitza hartuko du, elektrizitatea, ura, gasa eta telefonía hornitzeko enpresei eskatu ahal izango diela kasuan kasuko hornitzea etetea.

Portu Agintaritzak ez du bere gain hartuko baimenaren edo emakidaren titularraren inolako lan- edo ekonomia-izaerako betebeharririk, kontuan hartu gabe halakoak azkendutako tituluaren xedeak zein jarduera izan eta jarduera horri lotuta dauden ala ez.

VIII. KAPITULUA

Portuko obra publikoen emakida-kontratua

126. artikulua. Portuko obra publikoen emakida-kontratua.

Portu Agintaritzek sustatu ahal izango dute portuko obra publikoak eraikitzea administrazio-emakiden araubidearen mende.

Portu-esparruan, obra publikoen emakida-kontratuek xedetzat izango dute hurrengoak eraikitzea eta ustiatzea, edo ustiatzea bakarrik, betiere, halakoak erabilera publikoari edo aprobetxamendu orokorrari zabaldua badaude:

- a) Portu berri bat edo portu bateko zati berria, halakoak modu independentean ustia daitezkeenean erabat.
- b) Defentsarako, babeserako, itsas irteerarako eta moila nahiz bestelako atrakatzeko-obretarako portu-azpiegiturak.

Portuko obra publikoaren eraikuntza eta ustiapena, emakidaren xede dena, emakidadunaren arrisku eta menturarekin gauzatuko da, emakidadun horrek bere gain hartuko dituela obra publiko hori betearazteak eta ustiatzeak eratorritako

alcance previstos en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

Sin perjuicio de lo anterior, el contrato de concesión de obra pública portuaria reconocerá al concesionario el derecho a percibir una retribución consistente en la explotación de la totalidad o de parte de la obra, o dicho derecho acompañado del de percibir un precio o el otorgamiento de una concesión demanial, o en cualquier otra modalidad de financiación de las obras reguladas en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

A estos efectos, se entiende por explotación de una obra pública portuaria la puesta a disposición de la misma a favor de los prestadores de servicios o de los usuarios de aquélla para su ocupación, utilización o aprovechamiento, a cambio de la correspondiente retribución económica.

En el caso de que el contrato tenga como único objeto la explotación de obras ya construidas, el concesionario vendrá asimismo obligado a la conservación, reparación o reposición de la obra principal y de las accesorias conforme a lo previsto en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

El contrato de concesión de obras públicas portuarias habilitará directamente para la ocupación del dominio público en el que deba construirse la obra pública portuaria que constituya su objeto, siendo de aplicación lo dispuesto en esta ley a los efectos del régimen económico y de utilización del dominio público portuario estatal.

El contrato de concesión de obras públicas portuarias no habilita al contratista para prestar servicios portuarios básicos sobre la obra que constituye su objeto.

La prestación de servicios portuarios básicos sobre esta infraestructura requerirá la obtención de la licencia correspondiente, de acuerdo con lo previsto en el título III de esta ley.

arrisku ekonomikoak, obra publikoen emakida-kontratua arautzeko legeria orokorrak jaso baldintzetan eta norainokoarekin.

Aurrekoa gorabehera, portuko obra publikoen emakida-kontratuak emakidadunari ordainsaria jasotzeko eskubidea aitortuko dio. Ordainsari hori izango da, dela obra oso-osoa edo zati batean ustiatzea, dela eskubide horrekin batera prezio jakin bat jasotzea, dela demanio-emakida bat ematea, dela obra publikoen emakida-kontratua arautzeko legeria orokorrak araututako obrak finantzatzeko beste edozein ordainsari-modalitate.

Ondore horietarako, portuko obra publiko bat ustiatzea da obra hori uztea bere zerbitzu-emaileen edo erabiltzaileen esku, horiek okupatu, erabili edo aprobetxa dezaten, kasuan kasuko ordainsari ekonomikoaren truke.

Kontratuaren xede bakarra aldeztatik aurretik eraikitako obrak ustiatzea bada, emakidadunak betebeharra izango du, berebat, obra nagusia nahiz erantsiak kontserbatu, konpondu edo berrezartzeko, obra publikoen emakida-kontratua arautzeko legeria orokorrak jasotakoarekin bat etorritik.

Portuko obra publikoen emakida-kontratuak zuzenean ahalbidetuko du jabari publikoa okupatzea, horretan eraiki behar denean portuko jabari publikoa, kontratuaren xede dena; lege honetan xedatutakoa aplikatuko da, estatuaren portuko jabari publikoaren ekonomia- eta erabilera-araubidearen ondoretarako.

Portuko obra publikoen emakida-kontratuak ez du kontrataria ahalbidetuko oinarritzko portu-zerbitzuak emateko, kontratu horren xede den obrari dagokionez.

Azpiegitura horren gainean oinarritzko portu-zerbitzuak emateko beharrezkoa izango da kasuan kasuko lizentzia lortzea, lege honen III. tituluaren jasotakoarekin bat etorritik.

En los pliegos de condiciones de las concesiones de obras públicas portuarias que vayan a servir de soporte para la prestación de servicios portuarios básicos, deberá señalarse expresamente si se va a admitir la utilización de la misma por todos los titulares de licencias o por un único prestador.

En el primer caso, se impondrá al adjudicatario la obligación de admitir la ocupación o utilización de la obra por los titulares de licencias de prestación de servicios portuarios básicos abiertos al uso general a cambio de la correspondiente retribución económica.

En el segundo supuesto, cada licitador deberá señalar expresamente si, en caso de resultar adjudicatario, va a prestar por sí o a través de un tercero tales servicios.

En cualquier caso, la Autoridad Portuaria deberá establecer las previsiones que garanticen que la prestación de los servicios portuarios básicos se hará respetando lo establecido en el título III de esta ley.

Todo ello deberá estar contemplado en la documentación que apruebe la Autoridad Portuaria para la licitación, en la que constituye la oferta de cada licitador y, finalmente, en el propio contrato.

Las concesiones de obras públicas portuarias se otorgarán por el plazo que se acuerde en el pliego de cláusulas administrativas particulares, que no podrá exceder de 40 años.

Los plazos fijados en los pliegos de condiciones podrán ser prorrogados de forma expresa hasta el límite establecido en el párrafo anterior y reducidos de acuerdo con lo previsto en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

Los plazos fijados en los pliegos de condiciones podrán ser prorrogados potestativamente, más allá del límite establecido, hasta los 60 años, con el único y exclusivo objeto de restablecer el equilibrio económico del contrato o, excepcionalmente, para satisfacer los

Portuko obra publikoen emakidei buruzko baldintzen agirietan, emakida horiek oinarri izango direnean oinarritzko portu zerbitzuak emateko, esanbidez adierazi beharko da, obra hori lizentzia-titular guztiek ala zerbitzu-emaile bakar batek erabiltzea onartuko den.

Lehenengo kasuan, adjudikaziodunari ezarriko zaio, oinarritzko portu-zerbitzuak emateko lizentzia-titularrek obra okupatzea edo erabiltzea onartzeko betebeharra, oinarritzko portu-zerbitzu horiek erabilera orokorrari zabaldukoak direnean, kasuan kasuko ordainsari ekonomikoaren truke.

Bigarren kasuan, lizitatzailer bakoitzak esanbidez adierazi beharko du, adjudikaziodun izanez gero, berez edo hirugarren baten bidez emango dituen halako zerbitzuak.

Edozein kasutan, Portu Agintaritzak xedapenak ezarri beharko ditu, berrmatuko dutenak oinarritzko portu-zerbitzuak lege honen III. tituluan ezarritakoa errespetatuz ematea.

Hori guztiori jaso beharko da Portu Agintaritzak lizitaziorako onetsiko dituen agirietan, lizitatzailer bakoitzaren eskaintzan eta, azkenik, kontratuan bertan.

Portuko obra publikoen emakidak emango dira administrazio-klausula zehatzen agirian ezarritako eperako, 40 urtetik gorakoa izango ez dena.

Baldintzen agirietan ezarritako epeak esanbidez luzatu ahal izango dira, aurreko paragrafoan aipatu mugara arte, eta, murriztu, obra publikoen emakida-kontratu arautzeko legeria orokorrak jasotakoarekin bat etorrituz.

Baldintzen agirietan ezarritako epeak askatasunez luzatu ahal izango dira, ezarritako mugatik haratago, 60 urte arte, kontratuaren oreka ekonomikoari eusteko xede bakar eta eskusiboarekin, edo, salbuespenez, hartzekodunen eskubideak asetzeko, emakidadunaren kreditu-

derechos de los acreedores en el caso en que los derechos de crédito del concesionario hayan sido objeto de titulización.

En estos casos deberá emitir informe vinculante Puertos del Estado.

Puertos del Estado informará técnicamente los proyectos de obras portuarias que vayan a realizarse al amparo de un contrato de concesión de obras públicas portuarias.

A fin de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 35.5 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, previamente a la aprobación del proyecto correspondiente a un nuevo puerto comercial, por orden del Ministerio de Fomento se resolverá sobre la inclusión del futuro puerto en el ámbito competencial de una Autoridad Portuaria ya existente o de una Autoridad Portuaria creada al efecto, que será quien adjudique el correspondiente contrato de concesión de obras públicas portuarias.

En materia de obras públicas portuarias habrá de estarse a lo dispuesto en esta ley y en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin perjuicio de que en todo aquello no previsto en ellas serán de aplicación, para el contrato de concesión de obras públicas portuarias, las prescripciones contenidas en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

CAPÍTULO IX

Medios de ejecución

Artículo 127. Ejecución forzosa.

La Autoridad Portuaria podrá proceder, previo apercibimiento, a la ejecución forzosa de los actos administrativos, salvo en los supuestos en que se suspenda la ejecución de los mismos, o cuando la Constitución o la ley exijan la intervención de los tribunales.

La ejecución forzosa de las resoluciones de las Autoridades Portuarias se regirá por lo establecido en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del

eskubideak titulura bildu badira.

Kasu horietan, «Estatuko Portuak» erakundeak txosten loteslea eman beharko du.

«Estatuko Portuak» erakundeak txosten teknikoak egingo ditu, portuko obra publikoaren emakida-kontratuaren babesean gauzatuko diren portu-obren proiektuen gainean.

Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legearen 35.5 artikuluan jasotakoa betetzeko helburuarekin, merkataritza-portu berri baten kasuan kasuko proiektua onetsi aurretik, Sustapen Ministerioaren aginduaren bidez ebazpena emango da, etorkizunerako portua alde aurretik zegoen Portu Agintaritza baten eskumen-esparrura edo ondore horietarako sortutako Portu Agintaritza baten eskumen-esparrura biltzearen inguruan. Portu Agintaritza horrek adjudikatuko du portuko obra publikoen kasuan kasuko emakida-kontratua.

Portuko obra publikoen gaian kontuan hartu beharko da lege honetan eta Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legean xedatutakoa; hori gorabehera, arau horietan jaso ez den guztian aplikagarri izango dira, portuko obra publikoen emakida-kontratuari begira, portuko obra publikoen emakida-kontratua arautzeko legeria orokorrean jasotako xedapenak.

IX. KAPITULUA

Betearazpen-bideak

127. artikulua. Nahitaezko betearazpena.

Portu Agintaritzak, aurretiaz ohartarazpena eginda, administrazio-egintzak nahitaez betearazi ahal izango ditu, salbu eta halakoen betearazpena eteten denean, edo Konstituzioak nahiz legeak auzitegien esku-hartzea ezarri dutenean.

Portu Agintaritzen ebazpenen nahitaezko betearazpena arautuko da Herri Administrazioen Araubide Juridikoari eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzko

Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 128. Desahucio administrativo.

El desahucio administrativo de quienes ocupen de forma indebida y sin título bastante bienes del dominio público portuario se acordará previo requerimiento al usurpador para que cese en su actuación, con un plazo de diez días para que pueda presentar alegaciones, y en caso de resistencia activa o pasiva a dicho requerimiento.

Los gastos que se causen serán a cuenta de los desahuciados.

Corresponde al Consejo de Administración acordar el desahucio, pudiendo solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando sea necesario.

CAPÍTULO X

Del medio ambiente y de la seguridad

Artículo 129. Prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario.

Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo.

No tienen la consideración de vertidos las obras de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo para la modificación o ampliación de puertos.

Las instalaciones de manipulación y transporte de mercancías, las refinerías de petróleo, las factorías químicas y petroquímicas, las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles a buques, los astilleros e instalaciones de reparación naval, así como cualquier otra actividad comercial o industrial que se desarrolle en el dominio público portuario, deberán contar con medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental, marina, atmosférica y terrestre, de acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable

Legeak ezarritakoaren arabera.

128. artikulua. Administrazio-izaerako botatzea.

Bidegabe eta titulu askietsirik gabe portuko jabari publikoko ondasunak okupatzen dituztenak botatzeko administrazio-egintza erabakiko da, usurpatzaileari bere jarduna bertan behera uzteko agindeia egin ondoren, hamar eguneko epean alegazioak aurkezteko aukera izan dezan, eta agindei horren aurkako jarkitze aktiboa edo pasiboa dagoenean.

Eragindako gastuak botatako pertsonen kontura izango dira.

Administrazio Kontseiluak erabaki behar du botatzea, gobernu-agintaritzari eskatu ahal izango diola segurtasun-indar eta -kidegoen elkarlana, beharrezkoa denean.

X. KAPITULUA

Ingurumena eta segurtasuna

129. artikulua. Portuko jabari publikoan kutsadura prebenitzea eta kutsaduraren aurka borrokatzea

Portuko jabari publikoan debekatuta daude isurketa edo isuri kutsatzaileak, dela solidoak, dela likidoak, dela gaseosoak, isurketa edo isuri horiek egiten dituztenean ontziek edo edozein motatako tresna flotatzaileek.

Ez dute isurketa-izaerarik lurreko nahiz itsasoko materialekin egindako betegune-obrek, portuak aldarazi edo hedatzeko.

Merkatu-gaiak manipulatu eta garraiatzeko instalazioek, petrolio-findegiek, faktoria kimiko eta petrokimikoek, produktu kimiko eta petrokimikoak biltegitatu eta banatzeko instalazioek, ontzietan erregai likidoak hornitzeko instalazioek, ontzietan nahiz ontziak konpontzeko instalazioek, bai eta portuko jabari publikoan gauzatzen den beste edozein merkataritza- edo industria-jarduerak ere, izan beharko dituzte behar adinako baliabideak, itsasoa, atmosfera nahiz lurra istripuz kutsatzea prebenitzeko eta kutsadura horren aurka borrokatzeko, aplikagarri den arautegiarekin eta, hala denean, oinarritzko portu-zerbitzuen agiri arauemailetan, merkataritza-zerbitzuak

y, en su caso, en los pliegos reguladores de los servicios portuarios básicos, en los pliegos de condiciones generales para la prestación de servicios comerciales y en las condiciones particulares fijadas por la Autoridad Portuaria en el contenido de las licencias o en las cláusulas de las autorizaciones y concesiones.

Dichas instalaciones deberán contar con un plan de contingencias por contaminación accidental, que será tenido en cuenta por la Autoridad Portuaria correspondiente para la elaboración del plan interior de contingencias del puerto, que será aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.

El plan interior de contingencias formará parte de las ordenanzas del puerto.

La disponibilidad de estos medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar la prestación de los servicios y el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en el apartado anterior.

Las Autoridades Portuarias colaborarán con las Administraciones competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación accidental en la zona de servicio de los puertos que gestionen.

Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, sin perjuicio de la autorización o concesión de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Autoridad Portuaria.

Artículo 130. Recepción de desechos y residuos procedentes de buques.

Los desechos generados por buques deberán descargarse a tierra, debiendo solicitar a tal efecto el servicio de recepción de desechos generados por buques regulado en el artículo 87 de esta ley.

Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, así como los astilleros e instalaciones de

emateko baldintza orokorren agirietan eta Portu Agintaritzak lizentzien edukian edo baimenen nahiz emakiden klausuletan finkatutako baldintza berezietan ezarritakoarekin bat etorri.

Instalazio horiek istripu bidezko kutsadurei aurre egiteko gertakizun-plana izan beharko dute, kasuan kasuko Portu Agintaritzak kontuan hartuko duena, portuko gertakizunen barne plana egiteko; plan hori arautegi aplikagarrian jasotakoarekin bat etorri onetsiko da.

Gertakizunen barne plana portu-ordenantzen osagai izango da.

Portu Agintaritzak baliabide horiek izatea galdatuko du, aurreko paragrafoko zerbitzu-emateak eta portu-instalazioen jardunbidea baimentzeko.

Portu Agintaritzak elkarlanean arituko dira Administrazio eskudunekin, kudeatzen dituzten portuetako zerbitzu-gunean istripu bidezko kutsadura-larrialdiak prebenitu eta kontrolatzeari dagokionez.

Lehorretik itsasora egindako isurketa guztiek beharko dute Administrazio eskudunaren baimena, kalterik egin gabe Portu Agintaritzak, hala denean, jabari publikoa okupatzeko emango duen baimenari edo emakidari.

130. artikulua. Ontziek jaurtitako zabor eta hondakinak jasotzea.

Ontziek sortutako zaborrak lehorrean deskargatu beharko dira, ondore horietarako eskatu beharko dela ontziek sortutako zaborrak jasotzeko zerbitzua, lege honen 87. artikuluan arautu dena.

Petrolio-findegiek, faktoria kimiko eta petrokimikoek, produktu kimiko eta petrokimikoak biltegitatu eta banatzeko instalazioek, erregai likidoak hornitzeko instalazioek, halakoek portu-guneetan hidrokarburoak kargatzeko edo deskargatzeko terminalak dituztenean, eta ontziok nahiz ontziak konpontzeko instalazioek izan beharko dituzte,

reparación naval deberán disponer, en las cercanías de los terminales y muelles, de instalaciones para la recepción y tratamiento de residuos de la carga de los buques con destino a dichas instalaciones, las aguas de limpieza de bodegas, de lastre o de sentinas, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames.

La disponibilidad de estas instalaciones y medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en el apartado anterior, sin perjuicio de las autorizaciones que sean exigibles por otras Administraciones.

En el supuesto de buques que no tengan como destino alguna de las instalaciones referidas en el párrafo anterior, corresponderá a las empresas que efectúen las operaciones de carga o descarga del buque garantizar la recepción de residuos de carga procedentes del mismo, si los hubiere, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y maniobra, evitando y combatiendo, en su caso, los derrames accidentales.

Artículo 131. Obras de dragado.

Toda ejecución de obras de dragado o el vertido de los productos de dragado en el dominio público portuario, sobre la base del correspondiente proyecto, requerirá autorización de la Autoridad Portuaria.

Cuando las obras de dragado o el vertido de los productos de dragado puedan afectar a la seguridad de la navegación en la zona portuaria, particularmente en los canales de acceso y en las zonas de fondeo y maniobra, se exigirá informe previo y favorable de la Administración marítima.

Las obras de dragado que se ejecuten fuera del dominio público portuario para rellenos portuarios requerirá autorización de la correspondiente demarcación o servicio periférico de costas.

Asimismo, el vertido fuera de las aguas de la zona de servicio del puerto de los productos de los dragados portuarios

terminaletatik edo moiletatik gertu, ontzien zametako hondakinak, halakoen destinoa instalazio horiek direnean, eta bodegak garbitzeko, lastako edo putzuetako urak jaso eta tratatzeko instalazioak, bai eta isuriak prebenitu eta borrokatzeko behar diren baliabideak ere.

Portu Agintaritzak instalazio eta baliabide horiek izatea galdatuko du, aurreko paragrafoko portu-instalazioen jardunbidea baimentzeko, kalterik egin gabe beste Administrazio batzuek galda ditzaketen baimenei.

Aurreko paragrafoko instalazioetakoren bat destinetzat ez duten ontzien kasuan, ontziaren karga- eta deskarga-eragiketarako gauzatzeko enpresek bermatu beharko dute ontziaren zametatik etorritako hondakinak jasotzea, halakoak badaude; halaber, bermatu beharko dute igarobide- eta maniobratze-guneetan dauden hondakinak jasotzea, istripu bidezko isuriak saihestuz eta, hala denean, borrokatuz.

131. artikulua. Dragatze-obrak.

Portuko jabari publikoan edozein dragatze-obra egiteko edo obra horietako produktuak portuko jabari publikoan isurtzeko, kasuan kasuko proiektua oinarri izanda, Portu Agintaritzaren baimena beharko da.

Dragatze-obrek edo obra horietako produktuen isurketak uki dezaketenean nabigazioaren segurtasuna portu-gunean, batik bat, bertara sartzeko kanaletan eta ainguratze- eta maniobratze-guneetan, Itsas Administrazioaren alde aurreko eta aldeko txostena beharko da.

Portuko jabari publikotik kanpo portu-beteguneetarako egiten diren dragatze-obrek beharko dute kostaldeetako kasuan kasuko barrutiaren edo zerbitzu periferikoaren baimena.

Era berean, portuko zerbitzu-guneko uretatik kanpo portu-dragatzeen produktuak isurtzea Itsas Administrazioak

deberá ser autorizado por la Administración marítima, previo informe de la demarcación o servicio periférico de costas.

Los proyectos de dragado incluirán un estudio de la gestión de los productos de dragado, y en particular la localización de la zona o zonas de vertido y su tratamiento.

Respecto del dragado portuario, se incorporará al proyecto, cuando proceda, un estudio sobre la posible localización de restos arqueológicos que se someterán a informe de la Administración competente en materia de arqueología.

Cuando el dragado se ejecute fuera de la zona I o interior de las aguas portuarias, se incluirá, además, un estudio de evaluación de sus efectos sobre la dinámica litoral y la biosfera marina, que se someterá a informe de las Administraciones competentes en materia de pesca y medio ambiente con carácter previo a su autorización.

Con relación a los vertidos procedentes de las obras de dragado deberán efectuarse los estudios o análisis necesarios que permitan valorar los efectos de la actuación sobre la sedimentología litoral y la biosfera submarina, así como, en su caso, la capacidad contaminante de los vertidos, y se someterá a informe de las Administraciones competentes en materia de medio ambiente y de pesca.

La Autoridad Portuaria remitirá a la Administración marítima y a la comunidad autónoma correspondiente los datos de las cantidades vertidas del material de dragado, la localización de la zona o zonas de vertido y, cuando exista riesgo de que el posible desplazamiento del material afecte a la navegación marítima, se remitirá a aquélla los resultados del seguimiento de la evolución de dicho material vertido.

Cuando el proyecto de dragado se someta, independientemente o junto a otros proyectos, al procedimiento previsto en la legislación sobre evaluación de impacto ambiental, deberán incluirse los estudios mencionados y solicitarse asimismo los informes de la Administración marítima y de las Administraciones competentes en

baimendu beharko du, kostaldeetako barrutiak edo zerbitzu periferikoak aldeztatik txostena eginda.

Dragatze-proiektuek jasoko dute dragatze-produktuen kudeaketari buruzko azterketa, eta bereziki isurketa-gune edo -guneen kokalekua eta horien tratamendua.

Portu-dragatzeari dagokionez, proiektura bilduko da, bidezkoa denean, arkeologia-hondakinak aurkitzeko aukeraren inguruko azterketa, hondakin horiek izango direla arkeologia-gaian eskuduna den Administrazioaren txostenaren mende.

Dragatzea egiten denean I. gunetik edo portuko uren baretatik kanpo, proiektura bilduko da, halaber, dragatze horrek itsasertzeko dinamikan eta itsas biosferan dituen ondoreak ebaluatzeko azterketa, arrantza- eta ingurumen-gaietako Administrazio eskudunek dragatzea baimendu aurretik egin beharko dituzten txostenen mende izango dena.

Dragatze-obrek eratorritako isurketei dagokionez, behar adinako azterketa edo analisiak egin beharko dira, ahalbidetuko dutenak balioestea jardunaren ondoreak itsasertzeko sedimentologian eta itsasazpiko biosferan, bai eta, hala denean, isurketen kutsadura-ahalmena ere; azterketa edo analisi horiek izango dira ingurumen- eta arrantza-gaietako Administrazio eskudunek egindako txostenaren mende.

Portu Agintaritzak Itsas Administrazioari eta kasuan kasuko autonomia-erkidegoari bidaliko dizkie, isuritako dragatze-materialaren kopuru-datuak, isurketa-gunearen edo -guneen kokalekua eta, isuritako materialaren desplazamenduak itsas nabigazioan eragina izateko arriskua dagoenean, material horren nondik norakoei egindako jarraipenaren emaitzak.

Dragatze-proiektua, bera bakarrik edo beste proiektu batzuekin batera, ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazioaren legerian jasotako prozeduraren mende uzten denean, proiektura aipatu azterketak bildu beharko dira eta, modu berean, eskatu beharko dira, prozedura horren aribidean, Itsas

materia de medio ambiente, pesca y arqueología en el curso de dicho procedimiento.

Artículo 132. Planes de emergencia y seguridad.

La Autoridad Portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, así como el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y de la normativa que afecte a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto.

De acuerdo con lo previsto en la legislación vigente sobre prevención y control de emergencias, cada Autoridad Portuaria elaborará un plan de emergencia interior para cada puerto que gestiona, el cual, una vez aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable, formará parte de las ordenanzas portuarias.

Cada Autoridad Portuaria elaborará, previo informe favorable del Ministerio del Interior y del órgano autonómico con competencias en materia de seguridad pública sobre aquellos aspectos que sean de su competencia, un plan para la protección de buques, pasajeros y mercancías en las áreas portuarias contra actos antisociales y terroristas que, una vez aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable, formará parte de las ordenanzas portuarias.

Disposición adicional primera.

Rentabilidad del sistema portuario.

El objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario, a que se refiere el artículo 16.a) de esta ley, se establece inicialmente en el 3 por ciento.

Disposición adicional segunda.

Administrazioaren eta ingurumen-, arrantza- eta arkeologia-gaietako Administrazio eskudunen txostenak.

132. artikulua. Larrialdi- eta segurtasun-planak.

Portu Agintaritzak portu-esparruan kontrolatuko du merkatu-gai arriskutsuak onartu, manipulatu eta biltegitratzearen inguruko arautegia betetzea, bai eta azaroaren 8ko 31/1995 Legeak, Lan Arriskuak Prebenitzeari buruzkoak, 24. artikuluan jarduerak koordinatzeko ezarri betebeharrak, eta segurtasun-sistemei buruzko arautegia betetzea ere, sistema horietara biltzen direla gizartearen aurkako ekintzak eta ekintza terroristak, kalterik egin gabe Administrazio publikoetako beste organo batzuek dituzten eskumenei eta gai horretan portuaren erabiltzaileek eta emakidadunek izan ditzaketan erantzukizunei.

Larrialdiak prebenitu eta kontrolatzeko indarreko legeriak jasotakoarekin bat etorritz, Portu Agintaritza bakoitzak kudeatzen duen portu bakoitzaren barneko larrialdi-plana egingo du; plan hori, aplikagarri den arautegiarekin bat etorritz onetsi ondoren, portu-ordenantzen osagai izango da.

Portu Agintaritza bakoitzak plan bat egingo du, Barne Ministerioaren eta autonomia-erkidegoetan segurtasun publikoaren gain eskumenak dituen organoaren alde zuzeneko eta aldeko txostena izanik, horien eskumenekoak diren aldean inguruan, portu-eremuetan ontziak, bidaiariak eta merkatu-gaiak babesteko, gizartearen aurkako ekintza eta ekintza terroristetatik; plan hori, onetsi ostean, portu-ordenantzen osagai izango da.

Lehenengo xedapen gehigarria.

Portu-sistemaren errentagarritasuna.

Portu-sistema osoarentzako urteko errentagarritasun-helburua, lege honen 16.a) artikuluan aipatu dena, ehuneko 3 izango da hasieran.

Bigarren xedapen gehigarria.

Modificación del anexo I.

Por orden del Ministro de Fomento se podrán modificar los grupos y la asignación de las mercancías que figuran en cada uno de éstos.

Disposición adicional tercera.

Publicidad de los concursos.

Las convocatorias de los concursos para el otorgamiento de concesiones y licencias de prestación de servicios portuarios básicos previstas en esta ley y su adjudicación, se publicarán, cuando fuera exigible, en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas».

Disposición adicional cuarta.

Jornada laboral de los trabajadores en los servicios técnico-náuticos.

Se considerarán aplicables a los servicios técnico-náuticos por lo que se refiere a los trabajadores que intervengan en ellos, y en especial a efectos del régimen de jornada de trabajo, las reglas que, en cuanto a prolongación de trabajo efectivo con tiempo de permanencia o disponibilidad se contienen en la sección IV del capítulo II del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre.

Corresponde a la Administración marítima determinar los tiempos máximos de trabajo efectivo de los prácticos y sus períodos mínimos de descanso, por razones de seguridad marítima.

Disposición adicional quinta.

Profesionalización de los trabajadores de los servicios portuarios básicos.

Con el objeto de garantizar la profesionalidad y adecuada cualificación del personal que intervenga en la realización de los servicios portuarios básicos, por el Gobierno, previa consulta a las comunidades autónomas, se creará la correspondiente titulación en los programas de estudio de formación profesional, estableciéndose en su caso especialidades para los distintos servicios portuarios, sin perjuicio de las cualificaciones profesionales exigidas por la Administración marítima para el personal embarcado.

I. eranskina aldaraztea.

Sustapen Ministroak emandako aginduaren bidez taldeak aldarazi ahal izango dira, bai eta horietariko bakoitzean dauden merkatu-gaien esleipena ere.

Hirugarren xedapen gehigarria.

Deialdien publizitatea.

Lege honetako oinarritzko portu-zerbitzuak emateari dagokionez, emakida nahiz baimenak emateko lehiaketan deialdiak eta halakoen adjudikazioa, «Europako Erkidegoetako Aldizkari Ofizialean» argitaratuko dira, hala agintzen denean.

Laugarren xedapen gehigarria.

Zerbitzu tekniko-nautikoetako langileen lanaldia.

Zerbitzu tekniko-nautikoei aplikatzeko modukotzat joko dira, horietan esku hartzen duten langileei dagokienez, eta bereziki lanaldiaren araubideari begira, benetan gauzatutako lana luzatzeari dagokionez, presentziako edo prest egoteko denbora kontuan hartuta, irailaren 21eko 1561/1995 Errege Dekretuko II. kapituluko IV. atalean jasotako erregelak.

Itsas Administrazioak zehaztu behar ditu praktikoei benetan gauzatu beharreko gehieneko lan-denborak eta gutxieneko atsedenaldiak, itsas segurtasuneko arrazoiengatik.

Bosgarren xedapen gehigarria.

Oinarritzko portu-zerbitzuetako langileak profesionalizatzea.

Oinarritzko portu-zerbitzuak ematean esku hartzen duten langileen profesionaltasuna eta kualifikazio egokia bermatzeko xedearekin, Gobernuak, aurretiaz autonomia-erkidegoak kontsultatuta, lanbide-heziketako ikasketa-programetan kasuan kasuko titulazioa sortuko du, hala denean, berezitasunak ezarriz portu-zerbitzu desberdinei dagokienez, kalterik egin gabe Itsas Administrazioak ontziratutako langileentzat galdatutako lanbide-kualifikazioei.

Para poder realizar las tareas directamente relacionadas con las operaciones comprendidas en los servicios portuarios básicos de amarre y desamarre y carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo, los trabajadores de las empresas prestadoras de los citados servicios deberán contar con alguna de las titulaciones que a continuación se relacionan y superar las pruebas de aptitud mencionadas en el apartado 5 de esta disposición.

- a) La titulación específica a que se refiere el apartado 1 de esta disposición.
- b) Alguna de las titulaciones de formación profesional de grado medio o superiores que sean declaradas equivalentes a las mencionadas en el párrafo a) por orden ministerial de Fomento, que será dictada, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley, previa audiencia de las organizaciones sindicales y empresariales más representativas y representativas del sector y oído el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes.

No será exigible el requisito de la titulación ni la realización de las pruebas de aptitud a que se refiere el apartado 5 de la presente disposición exclusivamente para las tareas correspondientes a la actividad profesional que vinieran realizando a la entrada en vigor de esta ley, en las operaciones comprendidas en los servicios portuarios básicos de amarre y desamarre y carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo, a los trabajadores de empresas prestadoras de los citados servicios que cumplan los requisitos y condiciones siguientes:

- a) Los estibadores portuarios de las sociedades estatales de estiba y desestiba, así como los que tengan suspendida la relación laboral especial y presten servicios en régimen de relación laboral común en empresas titulares de concesiones para la gestión del servicio público de estiba y desestiba.
- b) Los estibadores a que se refiere la disposición transitoria segunda 2 del Real Decreto-ley 2/1986, que tengan reconocida esta condición a la entrada en vigor de esta

Amarratze eta desamarratze, eta kargatze, sartzeko, ateratze, deskargatze eta ontzitik aldatzeko oinarrizko portu-zerbitzuen eragiketekin zerikusia duten zereginak gauzatu ahal izateko, zerbitzu horiek emateko langileek izan beharko dute jarraian aipatzen diren titulazioetakoren bat eta gaintitu beharko dituzte xedapen honen 5. paragrafoan aipatu gaitasun-probak.

- a) Xedapen honen 1. paragrafoak aipatutako titulazioa.
- b) Erdi-mailako edo goi-mailako lanbide-heziketako tituluen artean, Sustapen Ministroaren aginduaren bidez a) idatzatik titulazioen baliokidetzat jotzen direnak; agindu hori lege hau indarrean jarri eta sei hilabeteko epean emango da, aurretiaz entzunda sektorean ordezkari handiena duten sindikatu- eta enpresaburu-erakundeak eta Hezkuntza, Kultura eta Kirol Ministerioa.

Lege hau indarrean jarri aurretik, amarratze eta desamarratze, eta kargatze, sartzeko, ateratze, deskargatze eta ontzitik aldatzeko oinarrizko portu-zerbitzuetako eragiketei dagokienez, lanbide-jarduerak gauzatzen ziren zereginen kasuan bakarrik, ez zaie galdatuko titulazio betekizunik, ezta xedapen honetako 5. paragrafoak aipatu probak gauzatea ere, zerbitzu horiek ematen zituzten enpresetako langileei, halakoak direnean hurrengo betekizunik eta baldintzak gauzatzen dituztenak:

- a) Zamak sartzeko eta ateratzeko estatuko sozietateetako portuko zamaketariak, bai eta lan-harreman bereziak etenda izan eta lan-harreman arrunten araubidearen mende zerbitzuak ematen dituzten langileak ere, halakoek lan egiten dutenean zamak sartzeko eta ateratzeko zerbitzu publikoa kudeatzeko emakiden titular diren enpresetan.
- b) 2/1986 Errege Lege-dekretuko 2. xedapen iragankorrak aipatu zamaketariak, halakoek izaera hori aitortua badute lege hau indarrean jartzean.

ley.

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

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

e) Los que presten el servicio de amarre y desamarre de buques en empresas amparadas por el correspondiente contrato con la Autoridad Portuaria.

No les será exigible el requisito de la titulación, si bien deberán superar la prueba de aptitud a que se refiere el apartado 5 de esta disposición, los trabajadores que acrediten la realización de más de 100 jornadas de trabajo en el último año natural anterior a la constitución de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, al amparo del artículo 12 del Real Decreto-ley 2/1986.

Puertos del Estado aprobará, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, previa audiencia de las organizaciones empresariales y sindicales representativas en el sector y de ámbito nacional, la regulación del contenido mínimo de las pruebas de aptitud que deberán realizar las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico y las empresas del apartado 1 de la disposición adicional séptima que acrediten la idoneidad necesaria de los trabajadores para su contratación por los referidos empleadores.

Disposición adicional sexta.

Transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico.

I. En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta ley se procederá a la transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba constituidas

c) Lanbide-ziurtagiria duten langileak, 10/1994 Legearen zazpigarren xedapen gehigarrian ezarritakoarekin bat etorriz.

d) Lege hau indarrean jartzean, merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko zereginetan zerbitzuak ematen zituztenak, zeregin horiek zerbitzu publikotik baztertuta egon direnean 2/1986 Errege Lege-dekretuko 2.g) artikulua babesean.

e) Ontziak amarratzeko eta desamarratzeko zerbitzua ematen dutenak, beraien enpresek Portu Agintaritzarekin egindako kasuan kasuko kontratuaren babesa dutenean.

Ez zaie galdatuko titulazio-betekizunik, xedapen honen 5. paragrafoak aipatu gaitasun-proba gainditu beharra gorabehera, 2/1986 Errege Lege-dekretuko 12. artikulua babesean, Interes Ekonomikodun Portu Elkarteak eratu aurreko egutegiko urtean 100 lanaldi baino gehiago egin izana egiaztatzen duten langileei.

«Estatuko Portuak» erakundeak, lege hau indarrean jarri eta urtebeteko epean, aurretiaz entzunda sektorean eta esparru nazionala kontuan hartuta ordezkari handiena duten enpresaburu- eta sindikatu-erakundeak, onetsiko du Interes Ekonomikodun Portu Elkarteak eta zazpigarren xedapen gehigarriaren 1. paragrafoko enpresek egin beharko dituzten gaitasun-proben gutxieneko edukiaren arauketa; proba horiek egiaztatuko dute langileek izan beharreko egokitasuna, enplegatzaile horiek kontratatu ditzaten.

Seigarren xedapen gehigarria.

Zamak sartzeko eta ateratzeko estatuko sozietateak Interes Ekonomikodun Portu Elkarteetan transformatzea.

I. Urtebeteko epean, lege hau indarrean jartzen denetik, zamak sartzeko eta ateratzeko estatuko sozietateak, maiatzaren 23ko 2/1986 Errege Lege-

de conformidad con el Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques, en las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico que se regulan en la presente disposición:

Normativa aplicable.

Se crean las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, que tendrán personalidad jurídica, carácter mercantil y se registrarán por lo dispuesto en esta ley y supletoriamente por la Ley 12/1991, de 29 de abril, de Agrupaciones de Interés Económico.

Finalidad.

La finalidad de la Agrupación Portuaria de Interés Económico es facilitar el desarrollo y mejorar los resultados de la actividad de sus socios, como consecuencia de la irregularidad de la demanda de mano de obra necesaria para la realización de las actividades incluidas en el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.

Objeto.

La Agrupación Portuaria de Interés Económico tendrá por objeto poner a disposición de sus socios los trabajadores que desarrollen las actividades que integran el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías que no puedan realizarse con personal propio de la plantilla de aquéllos de conformidad con el título IV del Real Decreto-ley 2/1986. Asimismo, la Agrupación Portuaria de Interés Económico podrá poner a disposición trabajadores para desarrollar actividades complementarias de los servicios básicos a los que se refiere el artículo 85.1.1.4 de la ley a los socios que, debidamente autorizados, las realicen.

Igualmente será objeto de estas agrupaciones la formación continua de los trabajadores que garantiza la profesionalidad en el desarrollo de las tareas portuarias a sus trabajadores, a cuyo efecto los socios vendrán obligados a colaborar con la agrupación facilitando los medios que sean necesarios.

dekretuarekin bat etorri eratutakoak, transformatzeari ekingo zaio; sozietate horiek transformatu dira Interes Ekonomikodun Portu Elkarteetan, halakoak xedapen honetan arautu direla:

Aplikatu beharreko arautegia

Interes Ekonomikodun Portu Elkarteak sortuko dira, nortasun juridikoa eta merkataritza-izaera izango dutenak eta arautuko direnak lege honetan eta, horren ordezkari moduan, apirilaren 29ko 12/1991 Legeak, Ekonomia Intereseko Elkarteak buruzkoak, xedatutakoaren arabera.

Helburua.

Interes Ekonomikodun Portu Elkartearen helburua da garapena ahalbidetzea eta bere bazkideen jardura-emaitzak hobetzea, oinarri hartuta merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko zerbitzuaren zereginak gauzatzeko behar den lan-eskuaren eskaria irregularra dela.

Xedea.

Interes Ekonomikodun Portu Elkarteak xedatutako izango du bere bazkideen eskura jartzea merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko zerbitzuaren zereginak gauzatzeko dituzten langileak, zeregin horiek ezin direnean gauzatu bazkide horien plantillako langileekin, 2/1986 Errege Lege-dekretuko IV. tituluekin bat etorri. Era berean, Interes Ekonomikodun Portu Elkarteak bazkideen eskura jarri ahal izango ditu langileak, legearen 85.1.1.4 artikuluko oinarriko zerbitzuen osagarri diren jarduerak gauzatzeko, baldin eta bazkide horiek halako jarduerak gauzatzeko behar bezala baimenduta badaude.

Orobat, elkarte horien xedea izango da langileen etengabeko prestakuntza, euren langileen profesionaltasuna bermatzeko duena portuko zereginak gauzatzeko; ondore horietarako, bazkideek elkartearekin elkarlanean aritzeko betebeharra izango dute, beharrezkoak diren baliabideak ahalbidetuz.

Responsabilidad de los socios.

Los socios de la agrupación portuaria de interés económico responderán por las deudas de ésta, personal y mancomunadamente entre sí, en proporción a su participación en el capital social.

La responsabilidad de los socios es subsidiaria de la de la Agrupación Portuaria de Interés Económico.

Denominación.

La denominación de cada agrupación será necesariamente «Sociedad de Estiba y Desestiba» del puerto de interés general en el que ejerzan su actividad, y deberá figurar la expresión «Agrupación Portuaria de Interés Económico», o las siglas APIE, que serán exclusivas de esta clase de sociedades.

Participación en el capital social.

La participación inicial de cada uno de los socios en el capital social de la agrupación será la misma que la que le correspondía en la sociedad estatal de la que formaba parte.

A cambio de las acciones que desaparezcan, a los antiguos accionistas se les asignará una participación igual al porcentaje que el socio tenía en el capital social de la sociedad estatal.

Producida la separación de la Autoridad Portuaria o de los socios que no tengan obligación de pertenecer a la agrupación, se reajustarán automáticamente las participaciones inicialmente señaladas, en base al nuevo capital social de la agrupación resultante tras la separación.

El nivel de participación inicialmente establecido se revisará por la asamblea de socios, de conformidad con los criterios que se determinarán en la escritura de transformación, que deberán respetar los principios de objetividad y no discriminación, en los plazos y términos que se determinen en la misma.

Entre dichos criterios, que deberán tener relación directa con la participación de cada socio en el capital social de la agrupación,

Bazkideen erantzukizuna.

Interes ekonomikodun portu-elkartzeetako bazkideek erantzukizuna izango dute elkartzearen zorrei begira; erantzukizun hori pertsonala eta euren artean mankomunatua izango da, sozietatearen kapitalean duten partaidetzaren arabera.

Bazkideek erantzukizun subsidiarioa dute, Interes Ekonomikodun Portu Elkartzearen erantzukizunari begira.

Izendazioa.

Elkartze bakoitzaren izendazioa nahitaez izango da, jarduera interes orokorreko zein portutan gauzatu eta portu horretako «Zamak Sartzeko eta Ateratzeko Sozietatea», eta horrekin batera «Interes Ekonomikodun Portu Elkartzea» adierazmoldea agertu beharko da, edo IEPE siglak, halako sozietate-motek bakarrik erabili ahal izango dituztenak.

Sozietatearen kapitalean partaidetza izatea.

Bazkide bakoitzak elkartzearen sozietate-kapitalean hasieran izango duen partaidetza izango da estatuko sozietateko kide zela sozietate horretan zuen partaidetza bera.

Desagertzen diren akzioen truke, akziodun zaharrei esleituko zaie bazkideak estatuko sozietatearen kapitalean zuen ehunekoaren partaidetza bera.

Behin Portu Agintaritza bananduta edo elkartzeko kide izateko betebeharririk ez duten bazkideak bananduta, modu automatikoan egokituko dira hasieran aipatu partaidetzak, banantzearen ondoren elkartzeak duen sozietate-kapital berria oinarri hartuta.

Hasieran ezarritako partaidetza-maila bazkideen biltzarrak berrikusiko du, transformazio-eskrituran ezarritako irizpideekin bat etorritik, bertan ezarri epeetan eta baldintzetan; irizpide horiek errespetatu beharko dituzte objektibotasunaren eta bereizkeriarik ezaren printzipioak.

Irizpide horien artean hurrengoak hartuko dira kontuan, irizpideok zuzeneko lotura izan beharko dutela bazkide bakoitzak

se tendrán en cuenta los siguientes:

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

Deberá ponderarse especialmente el criterio de grado de utilización de la plantilla.

Asimismo, el nivel de participación se revisará cuando se produzcan cambios en la composición de la agrupación por ingreso o separación de algún socio.

En el caso de incorporación de nuevos socios, dichos criterios se entenderán referidos a las estimaciones o compromisos del nuevo socio derivados de la licencia administrativa para el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.

Financiación.

El importe total de las cuotas a abonar por los socios deberá ser suficiente para mantener el equilibrio económico de la agrupación.

Los costes de estructura de la agrupación se financiarán por los socios en los términos que señale la escritura de transformación de la misma, y lo serán, en todo caso, al menos en un 50 por ciento de acuerdo con el grado de participación de cada socio en el capital social.

El resto se financiará en función de la utilización del personal de la plantilla de la agrupación.

Los costes salariales y no salariales de los trabajadores portuarios de la plantilla de la agrupación serán cubiertos exclusivamente con los ingresos procedentes de la facturación a los socios por la utilización de los servicios de dicho personal.

En el caso de que alguno de los socios no hiciera frente al pago de las cuotas a que venga obligado conforme al apartado anterior en el plazo señalado al efecto por

elkartzearen sozietate-kapitalean duen partaidetzarekin:

- a) Plantillaren erabilera-maila, fakturazio-kopuruaren arabera neurtuta.
- b) Inbertsioa, zerbitzuari lotutako baliabide materialetan.
- c) Emakida bidez emandako azalera.
- d) Urtean manipulaturako merkatu-gaien kopurua.

Modu berezian haztatu beharko da plantillaren erabilera-mailari buruzko irizpidea.

Era berean, partaidetza-maila berrikusiko da elkartzearen osaeran aldaketak gertatzen direnean, bazkideren bat sartzeagatik edo banantzeagatik.

Bazkide berriak hartuz gero, ulertuko da irizpide horiek erreferentzia egiten dietela bazkide berriaren zenbatespen edo konpromisoei; azken horiek ondorioztatuko ditu merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko zerbitzurako administrazio-lizentziak.

Finantzaketa.

Bazkideek ordaindu behar dituzten kuoten zenbateko osoa izan beharko da elkartzearen oreka ekonomikoari eusteko behar adinakoa.

Elkartzearen azpiegitura-kostuak bazkideek finantzatuko dituzte, elkartzearen transformazio-eskrituran ezarritakoaren arabera; edozein kasutan, kostu horiek finantzatuko dira, gutxienez ehuneko 50ean bazkide bakoitzak sozietate-kapitalean duen partaidetza-mailarekin bat etorritik.

Osterantzekoa finantzatuko da elkartzearen plantillako langileak erabiltzearen arabera.

Elkartzearen plantillako portu-langileen alokairu-kostuak eta alokairuz kanpoko kostuak estaliko dira bazkideei langile horien zerbitzuak baliatzeagatik fakturaturako sarrerekin bakarrik.

Bazkideetakoren batek aurreko lerrokadarekin bat etorritik ordaindu beharreko kuotak ordaintzen ez dituenen, elkartzearen administrazio-organok

el órgano de administración de la agrupación, éste podrá:

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

b) Suspender la puesta a disposición al socio moroso del personal de la agrupación hasta que se encuentre al corriente en las cuotas devengadas y no satisfechas más los intereses y gastos devengados.

Ello no habilitará al socio moroso para poder realizar labores de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías con cualquier otro personal que sea ajeno a la propia plantilla del socio moroso.

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

Adopción de acuerdos.

Asamblea de socios.

El número de votos atribuido a cada socio será proporcional a su participación en el capital social y se fijará en la escritura de transformación de la agrupación.

La asamblea de socios adoptará los acuerdos por unanimidad de todos los socios en aquellas cuestiones a las que se refiere el artículo 10, párrafo 2, de la Ley 12/1991, de 29 de abril.

Se exceptúa lo relativo al objeto de la agrupación, que no podrá ser modificado.

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

Para la válida constitución de la asamblea de socios para deliberar sobre cuestiones no comprendidas en el apartado anterior, será necesaria la asistencia, presentes o representados, de socios que ostenten, al menos, el 50 por ciento del capital social.

Los acuerdos se adoptarán por mayoría de votos de socios asistentes, presentes o representados, siempre que dicha mayoría

ezarritako epean, organo horrek egin ahal izango ditu:

a) Bide arruntaren bidez erreklamatzea, betebehar hori gauza dadin, lege-korritua eta berandutzak eragindako kalte-galerak ordainduz.

b) Elkartzeak bazkide zordunaren esku langileak jartzeko jarduera etetea, zordun hori egunean izan arte sortu eta ordaindu gabeko kuotetan eta sortutako korritu nahiz gastuetan.

Horrek ez dio zordunari ahalbidetuko merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko zereginak gauzatzea bazkide zordun horren plantillakoa ez den beste edozein langilerekin.

c) Ez-betetzea behin eta berriro gertatzen bada, halaber, Portu Agintaritzari eskatu ahal izango dio lizentzia azkentzea, titularrak elkartzeari begira dituen betebeharrak ez gauzatzeagatik.

Erabakiak hartzea.

Bazkideen biltzarra.

Bazkide bakoitzari eratxikitako boto-kopurua proportzionala izango da, bazkide bakoitzak sozietatearen kapitalean duen partaidetza kontuan hartuta, eta boto-kopuru hori elkartzearen transformazio-eskrituran ezarriko da.

Bazkideen biltzarrak erabakiak bazkide guztien ahobatezkotasunez hartuko ditu, apirilaren 29ko 12/1991 Legearen 10. artikuluko 2. paragrafoak aipatutako gaietan.

Horren salbuespen da elkartzearen xedea, ezin izango dena aldarazi.

Erabaki horiek edozein kasutan errespetatu beharko dituzte lege honetan jasotako irizpideak.

Aurreko lerrokadan aipatu gabeko gaiak eztabaidatzeko bazkideen biltzarra baliozkotasunez era dadin, beharrezkoa izango da biltzarrera bertaratzea, zuzenean edo ordezkatuta, gutxienez sozietate-kapitalaren ehuneko 50 duten bazkideak.

Erabakiak hartuko dira zuzenean edo ordezkatuta bertaratu diren bazkideen botoen gehiengoarekin, betiere, gehiengo

represente, al menos, el 50 por ciento del capital social y hayan contratado al menos un 60 por ciento de la actividad de la agrupación del año natural anterior.

A estos efectos, se entiende por actividad el grado de utilización de la plantilla por cada uno de los socios, medido por volumen de facturación.

La escritura de transformación podrá fijar quórum superiores de constitución y votación.

Órgano de administración.

La Agrupación Portuaria de Interés Económico se regirá por un Consejo de Administración.

La escritura de transformación de la agrupación determinará la composición de dicho órgano.

Podrán ser impugnados los acuerdos de la Asamblea de Socios o del Consejo de Administración, que sean contrarios a la ley, atenten contra la libre competencia, se opongan a la escritura de constitución, o lesionen en beneficio de uno o varios socios, o de terceros, los intereses de la agrupación.

Serán nulos los acuerdos contrarios a la ley.

Los demás acuerdos serán anulables.

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

Estarán legitimados para la impugnación de los acuerdos nulos y anulables todos los socios, los administradores, la Autoridad Portuaria en que la agrupación ejerza su actividad, y cualquier tercero que acredite interés legítimo.

Los acuerdos relativos a la prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, que resulten gravemente dañinos para el interés general del puerto, o que perjudiquen a la libre competencia entre los prestadores del servicio, podrán ser

horrek ordezkutzen badu, gutxienez, sozietate-kapitalaren ehuneko 50, eta boto-emaile horiek kontratatu badute, gutxienez, aurreko egutegiko urtean elkarteak izandako jardueraren ehuneko 60.

Ondore horietarako, jardueratzat ulertzen da bazkide bakoitzak plantillari begira duen erabilera-maila, fakturazio-kopuruaren arabera neurtuta.

Transformazio-eskriturak eraketari eta bozketari buruzko quorum zabalagoak finkatu ahal izango ditu.

Administrazio-organoa.

Administrazio Kontseiluak arautuko du Interes Ekonomikodun Portu Elkartzea.

Elkartzearen transformazio-eskriturak zehaztuko du organo horren osiera.

Bazkideen Biltzarreko edo Administrazio Kontseiluaren erabakiak aurkaratu ahal izango dira, erabaki horiek legearen aurkakoak direnean, lehia askearen aurka egiten dutenean, eratzte-eskrituraren aurka egiten dutenean, edo bazkide baten nahiz batzuen edo hirugarrenen mesedetan elkartzearen interesak urratzen dituztenean.

Legearen aurkako erabakiak deusezak izango dira.

Gainerako erabakiak deuseztakorrak izango dira.

Erabaki deusez edo deuseztakorrei begira aurkaratze-akzioa egikaritu beharko da SALn ezarritako iraungitze-epean.

Erabaki deusez eta deuseztakorrak aurkaratzeko legitimazioa izango dute bazkide guztiek, administratzaileek, elkarteak zein portutan gauzatu jarduera eta portu horretako Portu Agintaritzak, eta interes legitimoa egiaztatzen duen edozein hirugarrenek.

Portu Agintaritzaren Lehendakariak eten ahal izango ditu, bere ekimenez edo gutxienez sozietate-kapitalaren ehuneko 5 ordezkutzen duten bazkideek hala eskatuta, merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko zerbitzua ematearen inguruko erabakiak,

suspendidos por el Presidente de la Autoridad Portuaria, por propia iniciativa o a instancia de los socios que representen al menos el 5 por ciento del capital social, debiendo proceder, en el plazo de 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.

Obligaciones de información.

Las agrupaciones deberán aportar a la Autoridad Portuaria la información que precisen para el cumplimiento de sus fines y les sea requerida al efecto y, en particular, las interesadas por el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios Básicos.

Ingreso de nuevos socios.

La obtención de la correspondiente licencia de prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, salvo cuando la licencia tenga como objeto únicamente alguna de las actividades enumeradas en el apartado 1 de la disposición adicional séptima, obligará al titular de la misma a incorporarse como nuevo socio a la agrupación, y a los socios ya incorporados, a que procedan a realizar, a favor de aquél, la enajenación de la participación que corresponda.

La participación será fijada por la asamblea de socios de la agrupación en un plazo máximo de 15 días desde que la Autoridad Portuaria le comunique la obtención de la

horiek portuko interes orokorrarentzako oso kaltegarriak direnean, edo zerbitzu-emaileen arteko lehia askeari kalte egiten diotenean; neurri hori hartu eta 20 eguneko epean etendako erabakia aurkaratu beharko da, hartutako kautela-neurria berresteko eskabidea esanbidez eginez.

Aipatu epean ez bada erabakia aurkaratzen, etete-erabakiak ez du ondorerik izango.

Etete-erabakiak ondoreak sortuko ditu, hartzen den datatik, eta arlo zibileko jurisdikzio-ordenako organoak hartu den kautela-neurriaren inguruan ebazpena eman arte.

Aipatu epean ez bada hori aurkaratzen, etete-erabakiak ere ez du ondorerik izango.

Sozietatearen erabakiak aurkaratzeko Prozedura Zibilaren Legeak jasotako izapideei jarraituko zaie.

Informazio-betebeharrak.

Elkartzeek Portu Agintaritzari eman beharko diote euren helburuak betetzeko behar duten informazioa, hala eskatzen zaienean, eta, bereziki, Oinarrizko Portu Zerbitzuei buruzko Merkatuaren Behatoki Iraunkorrak eskatutakoa.

Bazkide berriak sartzea.

Merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko zerbitzua emateko lizentzia lortzen denean, salbu eta lizentziaren xede bakarra denean zazpigarren xedapen gehigarriko 1. paragrafoan zerrendatutako jardueretakoren bat, titularrak betebeharra izango du, elkartzean bazkide berri moduan sartzeko, eta ordurako bazkide direnek betebeharra izango dute, bazkide berri horren mesedetan egoki den partaidetza besterentzeko.

Partaidetza elkartzearen bazkideen biltzarrak finkatuko du 15 eguneko epean, Portu Agintaritzak kasuan kasuko lizentzia lortu izana komunikatzen dionetik;

correspondiente licencia, reajustándose proporcionalmente la participación del resto de los socios.

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

Extinción de licencias.

Será causa de extinción de la licencia de prestación del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, además de las establecidas en la ley o fijadas en el otorgamiento de la propia licencia, el incumplimiento reiterado del pago de las cuotas a que esté obligado cada uno de los socios, previa audiencia del interesado.

Separación de socio.

No podrá separarse de la agrupación ningún socio en tanto sea titular de una licencia de prestación o de integración del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, salvo cuando la licencia tenga como objeto únicamente alguna de las actividades enumeradas en el apartado 1 de la disposición adicional séptima, de modo que no tenga obligación legal de formar parte de la agrupación.

Pérdida de la condición de socio.

La extinción de la licencia de prestación o de integración del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, por cualquiera de los motivos legalmente establecidos, será causa de pérdida de la condición de socio.

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

II.

La transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba se regirá por lo dispuesto en el Real Decreto

gainerako bazkideen partaidetza modu proportzionalen egokituko da.

Elkartzearen bazkideen biltzarrak inolako erabakirik ez badu hartzen aipatu epean, bazkideak, legearen arabera dagozkion eskubideez gain, eskatu eta lortu ahal izango du, bere helburuak lortu ahal izateko, elkartzearen portu-langileen lan-eskua lagatzea.

Lizentziak azkentzea.

Merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko zerbitzua emateko lizentzia azkentzeko arrazoi izango da, legean ezarri edo lizentzia emateko unean finkatutakoez gain, bazkideetako bakoitzak kuotak ordaintzeko duen betebeharra behin eta berriro ez gauzatzea, aldez aurretik interesduna entzunda.

Bazkidea banantzea.

Bazkideetarik inor ezin izango da elkartzetik banandu merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko zerbitzua emateko edo osatzeko lizentziaren titular den bitartean, salbu eta lizentziaren xede bakarra denean zazpigarren xedapen gehigarriko 1. paragrafoan zerrendatutako jardueretakoren bat, halakoetan elkartzeko kide izateko betebeharririk ez baitago.

Bazkide-izaera galtzea.

Merkatu-gaiak kargatu, atera, sartu, deskargatu eta ontzitik aldatzeko zerbitzua emateko edo osatzeko lizentzia azkentzen denean, legean ezarritako edozein arrazoiengatik, bazkide-izaera galduko da.

Bazkideetakoren batek bazkide-izaera galtzen duenean, horren partaidetza nahitaez eskuratuko dute gainerako bazkideek, modu proportzionalen, sozietate-kapitalean duten partaidetzaren arabera.

II.

Zamak sartzeko eta ateratzeko estatuko sozietateen transformazioa arautuko da abenduaren 2ko 1564/1989 Legegintzazko

Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, respecto de la transformación de este tipo de sociedades y, en particular, por el Reglamento del Registro Mercantil en lo que se refiere a la transformación de estas sociedades en Agrupaciones de Interés Económico.

Las Autoridades Portuarias se separarán de la sociedad estatal cuando se produzca el acuerdo de transformación, teniendo derecho a la liquidación de su participación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 225 de la Ley de Sociedades Anónimas.

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

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

III.

Todas las sociedades estatales de estiba y desestiba existentes a la entrada en vigor de esta ley se transformarán en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico según lo previsto en los apartados anteriores, y no cambiará la personalidad jurídica de la sociedad, que continuará subsistiendo bajo la nueva forma, manteniendo sus relaciones jurídicas.

IV.

Si en el plazo de dos años desde la transformación de la sociedad estatal en agrupación portuaria el empresario diese lugar a la extinción del contrato de trabajo del personal no estibador portuario que viniera prestando servicios con una

Errege Dekretuak, Sozietate Anonimoen Legearen testu bategina onestekoak, xedatutakoaren arabera, halako sozietate-mota transformatzeari dagokionez, eta, bereziki, Merkataritzako Erregistroari buruzko Erregelamenduaren arabera, sozietate horiek Interes Ekonomikodun Elkartze transformatzeari dagokionez.

Portu Agintaritzak estatuko sozietatetik bananduko dira transformazio-akordioa lortzen denean; Portu Agintaritzek euren partaidetzaren likidaziorako eskubidea izango dute, Sozietate Anonimoen Legeko 225. artikulua xedatutakoarekin bat etorritik.

Lege hau indarrean jartzeko unean estatuko sozietateetako plantillakoak diren langileak kasuan kasuko elkartzeetako plantilletan jarraituko dute, transformazioaren aurretik zituzten eskubide eta betebeharrak berberekin.

Zamak sartzeko eta ateratzeko estatuko sozietate bakoitzean auditoretza egingo da, lege honek ezarri Interes Ekonomikodun Portu Elkartzean transformatu aurretik, xede izanik sozietate horren egoera ekonomikoa ebaluatzea, eta, hala denean, portu-elkartzean transformatu aurretik egindako zorrak likidatzea.

III.

Lege hau indarrean jartzeko uneko zamak sartzeko eta ateratzeko estatuko sozietate guztiak Interes Ekonomikodun Portu Elkartzeetan transformatu diren aurreko paragrafoetan ezarritakoaren arabera, eta sozietate horien nortasun juridikoa ez da aldatuko, forma berriaren babesean iraungo duela, bere harreman juridikoei eutsiz.

IV

Estatuko sozietatea portu-elkartzean transformatu zenetik bi urteko epean enpresaburuak azkentzen baditu portuko zamaketari ez diren langileen lan-kontratuak, halakoek, gutxienez, urtebeteko antzinakotasunarekin zerbitzuak

antigüedad mínima de un año en la mencionada sociedad estatal a la entrada en vigor de esta ley, el trabajador afectado tendrá derecho a percibir la indemnización legal que le corresponda o, a su opción, ingresar como personal laboral en la Autoridad Portuaria en cuyo ámbito operase la sociedad estatal, en las condiciones existentes en la Autoridad Portuaria, que deberán ser acordes con su cualificación profesional y con el reconocimiento de la antigüedad que tenga acreditada.

El trabajador no podrá ejercitar este derecho de opción cuando la causa de la extinción unilateral del contrato de trabajo fuese el despido disciplinario declarado procedente o la extinción del contrato por causas objetivas previstas en los párrafos a), b) o d) del artículo 52 del Estatuto de los Trabajadores.

Disposición adicional séptima.

Régimen laboral aplicable al personal que realice las actividades que constituyen el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.

El régimen laboral aplicable a los estibadores portuarios de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico que realice las actividades que constituyen el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías será el establecido en los títulos IV y V del Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el Servicio de Estiba y Desestiba de Buques y normativa que lo desarrolla, en lo que no se oponga a las disposiciones de esta ley.

No obstante lo anterior, no será de aplicación el régimen previsto en dicha norma a las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías siguientes:

a) Las que se realicen en instalaciones portuarias otorgadas en régimen de concesión al titular de una planta de transformación o instalación industrial o a una empresa de su mismo grupo empresarial, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen

ematen zituztenean aipatu estatuko sozietate horretan, lege hau indarrean jartzeko unean, ukitutako langileak eskubidea izango du, legearen arabera dagokion kalte-ordaina jasotzeko edo, berak hala erabakita, langile gisa sartzea estatuko sozietateak jarduten zuen esparruko Portu Agintaritzan, horretan dauden baldintzekin, bat etorri beharko direnak bere lanbide-kualifikazioarekin eta egiaztatuta duen antzinakotasun-aitorpenarekin.

Langileak ezin izango du egikaritu aukeratzeko eskubide hori kontratua alde bakarrez azkentzeko arrazoia denean bidezkotzat adierazitako diziplina-kaleratzea edo Langileen Estatutuko 52. artikulua a), b) edo d) idatz-zatietako arrazoi objektiboen ondoriozko kontratu-azkentzea.

Zazpigarren xedapen gehigarria.

Merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko zerbitzuaren jarduerak gauzatzen dituzten langileei aplikatu beharreko lan-araubidea.

Interes Ekonomikodun Portu Elkarteetako portuko zamaketariei aplikatu beharreko lan-araubidea izango da, halakoek gauzatzen dituztenean merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko zerbitzuaren jarduerak, maiatzaren 23ko 2/1986 Errege Lege-dekretuak, Ontzien Zamak Sartzeko eta Ateratzeko Zerbitzuari buruzkoak, IV. eta V. tituluetan, eta hori garatzeko arautegiak ezarritakoa, lege honetako xedapenen aurka ez doan heinean.

Aurrekoa gorabehera, arau horretan jasotako araubidea ez zaie aplikatuko merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko hurrengo jarduerari:

a) Portu-instalazioetan gauzatzen direnak, instalazio horiek emakidaren bidez ematen zaizkionean transformazio-instalazio baten nahiz industria-instalazio baten titularrari edo titular horren enpresa-talde bereko enpresa bati, merkataritzako trafiko orokorrari zabaldu gabe, baldin eta

mercancías directa y exclusivamente vinculadas con la referida planta o instalación de procesamiento industrial y esté expresamente identificada en el título concesional.

Las mencionadas terminales habrán de disponer de atraque otorgado en concesión o autorización, y la planta o instalación estar ubicada en el interior de la zona de servicio del puerto, o bien conectada con los espacios concesionados mediante instalaciones de transporte fijas, específicas y exclusivas, esto es, tubería, cinta o infraestructuras ferroviarias de utilización exclusiva de origen a destino.

El concesionario deberá atender la totalidad de sus actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo con trabajadores que cumplan los requisitos exigidos por la disposición adicional quinta.

b) Las que se realicen en régimen de autoprestación.

En las licencias se determinará el número mínimo de trabajadores que deben ser contratados por las empresas prestadoras, en función de la regularidad de la actividad de la empresa en el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, de acuerdo con los criterios establecidos en el pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio.

En todo caso, el número de trabajadores contratados en relación laboral común deberá cubrir, al menos, una cuarta parte de la actividad total de la empresa en este servicio, incluso en las terminales dedicadas, con la excepción de las reguladas en el apartado 1 de esta disposición.

La Autoridad Portuaria podrá incluir en la licencia la excepción total o parcial de este requisito para aquellas empresas que operen tráficos que en su mayoría sean muy irregulares o estacionales.

Las referencias a las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba contenidas en el Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el Servicio de Estiba y Desestiba de Buques, en el Reglamento de ejecución

halakoetan, manipulatzeko badira prozesatze-instalazio horiei zuzenean eta modu eksklusiboan lotutako merkatu-gaiak, eta hori esanbidez identifikatu bada emakida-tituluan.

Aipatu terminal horiek emakidaren edo baimenaren bidez emandako atrakalekua izan beharko dute, eta instalazioa kokatu beharko da portuko zerbitzu-gunearen barruan, edo emakidaren bidez emandako eremuekin konektatuta egon beharko da, garraiorako instalazio finko, berezi eta eksklusiboaren bidez, hau da, hodi, zinta edo abiapuntutik jomugarako erabilera eksklusiboko tren-azpiegituren bidez.

Emakidadunak merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko jarduerak guztiak gauzatu beharko ditu bosgarren xedapen gehigarriko betekizunak dituzten langileekin.

b) Autoprestazio-araubidean gauzatzen direnak.

Lizentzietan zehaztuko da enpresa zerbitzu-emateak gutxienez kontratatu behar duten langile-kopurua, enpresak merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko jarduerari begira duen erregulartasunaren arabera, agiri arauemailean eta zerbitzuaren xedapen berezietan ezarri irizpideekin bat etorri.

Edozein kasutan, lan-harreman arruntekin kontratatutako langileen kopuruak estali beharko du, gutxienez, enpresak zerbitzu hori emateko duen jardueraren osoaren laurdena, baita hortara bideratutako terminaletan ere, horren salbuespen izanik xedapen honen 1. paragrafoan araututakoak.

Portu Agintaritzak betekizun horren inguruko salbuespen osoa edo partziala jaso ahal izango du lizentzian, gehienetan trafiko irregularrak edo sasoian sasoikoak gauzatzen dituzten enpresei begira.

Maiatzaren 23ko 2/1986 Errege Lege-dekretuak, Ontzien Zamak Sartzeko eta Ateratzeko Zerbitzuari buruzkoak, martxoaren 13ko 371/1987 Errege Dekretuak onetsitako betearazpen-

aprobado por el Real Decreto 371/1987, de 13 de marzo y en el Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, se entenderán hechas a las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico.

Disposición adicional octava.

Suspensión de las normas que regulan el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga, transbordo para la pesca congelada.

El Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre, por el que se suspende temporalmente la aplicación del Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el Servicio Público de Estiba y Desestiba de Buques, a las labores y actividades de carga, descarga, estiba, desestiba y transbordo de pesca fresca, congelada y de bacalao, mantendrá su vigencia y efectos con carácter indefinido en cuanto a la pesca congelada hasta que el Gobierno considere pertinente levantar su suspensión cuando la situación económica del sector pesquero lo permita.

Disposición adicional novena.

Aprobación de pliegos reguladores y prescripciones particulares de los servicios.

En el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de esta ley deberán aprobarse los pliegos reguladores y las prescripciones particulares de los servicios.

Hasta la aprobación del correspondiente pliego regulador y prescripciones particulares del servicio no podrán otorgarse nuevas licencias, sin perjuicio de lo establecido en la disposición transitoria séptima de esta ley.

Disposición adicional décima.

Garantías de prestación de los servicios portuarios esenciales.

Los servicios esenciales definidos en el Real Decreto 58/1994, de 21 de enero, deberán ser mantenidos con independencia de que sean prestados por la Autoridad Portuaria o por empresas titulares de las

erregelamenduak, eta martxoaren 24ko 1/1995 Legegintzazko Errege Dekretuak, Langileen Estatutuari buruzko Legearen testu bategina onestekoak, Zamak Sartzeko eta Ateratzeko Estatuko Sozietateari egindako erreferentziak Interes Ekonomikodun Portu Elkartzeei egindakotzat ulertuko dira.

Zortzigarren xedapen gehigarria.

Izoztutako arrantza kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko zerbitzuaren arauak etetea.

Abenduaren 29ko 2541/1994 Errege Dekretuak, aldi baterako eteten duenak maiatzaren 23ko 2/1986 Errege Lege-dekretua, Ontzien Zamak Sartzeko eta Ateratzeko Zerbitzu Publikoari buruzkoa, arrantza freskoa, izoztutakoa eta bakailaoa kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko jarduera eta zereginei dagokienez, indarrean jarraituko du eta bere ondoreei eutsiko zaie, iraupen mugagabearekin, izoztutako arrantzari dagokionez, harik eta Gobernuak egokitzen jo arte etete hori kentzea, arrantza-sektorearen egoera ekonomikoak ahalbidetzen duenean.

Bederatzigarren xedapen gehigarria.

Zerbitzuen agiri arauemaileak eta xedapen bereziak onestea.

Lege hau indarrean jarri eta gehienez ere sei hilabeteko epean, zerbitzuen agiri arauemaileak eta xedapen bereziak onetsi beharko dira.

Zerbitzuaren kasuan kasuko agiri arauemailea eta xedapen bereziak onetsi arte ezin izango da lizentzia berririk eman, kalterik egin gabe lege honen zazpigarren xedapen iragankorrean ezarritakoari.

Hamargarren xedapen gehigarria.

Oinarrizko portu-zerbitzuak emateko bermeak.

Urtarrilaren 21eko 58/1994 Errege Dekretuan definitutako oinarrizko zerbitzuek bere horretan jarraitu beharko dute, kontuan hartu gabe Portu Agintaritzek edo kasuan kasuko lizentzien enpresa

correspondientes licencias.

Disposición adicional undécima.

Zona geográfica de prestación del servicio de señalización marítima.

En tanto no se proceda a una nueva delimitación, la zona geográfica en la que cada Autoridad Portuaria prestará el servicio de señalización marítima regulado en el artículo 91 de esta ley, será la asignada a cada una de ellas por la Orden Ministerial de 28 de abril de 1994.

Disposición adicional duodécima.

Reglamento de Explotación y Policía.

Las menciones que en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se hacen al Reglamento de Servicio y Policía de los puertos se entenderán hechas al Reglamento de Explotación y Policía de los puertos.

Disposición adicional decimotercera.

Servicio de Policía Portuaria.

Las funciones de policía especial, enunciadas en el artículo 4.1 de la Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, atribuidas a la Autoridad Portuaria por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, corresponden a su Consejo de Administración.

Dichas funciones serán ejercidas, en la forma que determine el Reglamento de Explotación y Policía, por los celadores-guardamuelleres y demás personal de la Autoridad Portuaria, debidamente cualificado y adscrito al Servicio de Policía, a cuyo efecto tendrán la consideración de agentes de la autoridad de la Administración Portuaria en el ejercicio de las potestades de policía portuaria recogidas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin perjuicio de la obligación de colaborar siempre que sea preciso con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Disposición adicional decimocuarta.

Autoprestación de servicios portuarios básicos por buques de Estado y buques y aeronaves afectados al servicio de la

titularrek ematen dituzten.

Hamaikagarren xedapen gehigarria.

Itsas seinaleetarako zerbitzua emateko gune geografikoa.

Zehaztapen berririk egin ezean, Portu Agintaritza bakoitzak itsas seinaleetarako zerbitzua emateko gune geografikoa, lege honen 91. artikuluan araututakoa, izango da Portu Agintaritza bakoitzari esleitutakoa 1994ko apirilaren 28ko Ministerio Aginduaren bidez.

Hamabigarren xedapen gehigarria.

Ustiatze eta Polizia Erregelamendua.

Azaroaren 24ko 27/1992 Legeak, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzkoak, portuetako Zerbitzu eta Polizia Erregelamenduari egiten dizkion aipamenak portuetako Ustiatze eta Polizia Erregelamenduari egindakotzat ulertuko dira.

Hamahirugarren xedapen gehigarria.

Portuko Poliziaren Zerbitzua.

Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legeak polizia bereziaren inguruan Portu Agintaritzei eraxkitako eginkizunak, zerrendatu dituenak otsailaren 21eko 1/1992 Lege Organikoak, Herritarren Segurtasuna Babesteari buruzkoak, 4.1. artikuluan, Portu Agintaritzen Administrazio Kontseiluak izango ditu.

Eginkizun horiek gauzatuko dituzte, Ustiatze eta Polizia Erregelamenduak ezarritakoaren arabera, zelari moila-zaintzaileek eta Portu Agintaritzaren gainerako langileek; langile horiek izan beharko dira behar bezala kualifikatutakoak eta Polizia Zerbitzuari atxikitakoak, ondore horietarako izango dutela Portu Agintaritzaren agintaritza-agenteen izaera, portuko poliziaren ahalmenak egikaritzean, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legeak jasotakoak; betiere, kalterik egin gabe segurtasun-indar eta –kidegoekin elkarlanean aritzeko betebeharrari, hori beharrezkoa denean.

Hamalagarren xedapen gehigarria.

Estatuko ontziek eta Defentsa Nazionalaren zerbitzuari lotutako ontzi eta aireontziek oinarrizko portu-

Defensa Nacional.

Los buques de Estado y los buques y aeronaves afectados al servicio de la Defensa Nacional podrán optar por el régimen de autoprestación de los servicios portuarios básicos en los que así lo permita esta ley.

En este caso, no estarán sometidos a la previa autorización de la Autoridad Portuaria ni al pago de la compensación económica regulada en el artículo 75 de esta ley.

Sin perjuicio de lo anterior, a fin de garantizar la seguridad, deberán cumplir la normativa aprobada por la Administración marítima y Puertos del Estado en la materia, y habrán de comunicar a la Autoridad Portuaria correspondiente la opción por el régimen de autoprestación.

Disposición adicional decimoquinta.

Adscripción de las Autoridades Portuarias.

Las Autoridades Portuarias dependen del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado.

Disposición adicional decimosexta.

Limitaciones de la propiedad de los terrenos contiguos a la ribera del mar.

Las limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre previstas en el título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, serán de aplicación a los terrenos colindantes con el dominio público portuario que conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la referida ley.

Disposición adicional decimoséptima.

Prelación de créditos en los casos de venta judicial de buques.

En los casos de venta judicial de un buque para pago de acreedores en los que fuera parte la Autoridad Portuaria, las tasas devengadas por utilización especial de las instalaciones portuarias tendrán la consideración de créditos a favor de la

zerbitzuak autoprestazioaren bidez ematea.

Estatuko ontziek eta Defentsa Nazionalaren zerbitzuari lotutako ontzi eta aireontziek aukeratu ahal izango dute oinarrizko portu-zerbitzuak autoprestazio-araubidean ematea, lege honek ahalbidetutako zerbitzuetan.

Kasu horretan, ez dira izango Portu Agintaritzak alde zuzenetik eman beharreko baimenaren mende, ezta lege honen 75. artikuluan araututako kontraprestazio ekonomikoa ordaintzearen mende ere.

Aurrekoa gorabehera, segurtasuna bermatzeko helburuarekin, Itsas Administrazioak eta «Estatuko Portuak» erakundeak onetsitako arautegia bete beharko dute, eta kasuan kasuko Portu Agintaritzari komunikatu beharko diote autoprestazio-araubidearen aldeko aukera egin izana.

Hamabosgarren xedapen gehigarria.

Portu Agintaritzen atxikipena.

Portu Agintaritzak Sustapen Ministerioaren mende izango dira, «Estatuko Portuak» erakundearen bidez.

Hamaseigarren xedapen gehigarria.

Itsasertzaren mugakide diren lurren gaineko jabetzaren mugak.

Itsasertzaren mugakide diren lurren gaineko jabetzaren mugak, itsas-lehorreko jabari publikoa babesteko arrazoiak direla bide, uztailaren 28ko 22/1988 Legeak, Kostaldeen buruzkoak, II. tituluan ezarritakoak, aplikatuko zaizkie portuko jabari publikoarekin mugakide diren lurrei, halakoek dituztenean lege honen 3. artikulua definitutako itsas-lehorreko jabari publikoaren ezaugarri naturalak.

Hamazazpigarren xedapen gehigarria.

Kredituen hurrenkera ontzien salmenta judizialaren kasuetan.

Hartzekodunei ordaintzeko ontziaren salmenta judiziala dagoenean, hartzekodun horien artean Portu Agintaritzak izanik, portu-instalazioak modu berezian erabiltzeagatik sortutako tasek izango dute Merkataritzako Kodearen 580.1 artikuluan

Hacienda Pública de los previstos en el artículo 580.1 del Código de Comercio, siempre que se justifiquen por certificación expedida por el Director de la Autoridad Portuaria.

Los créditos por tarifas devengadas por servicios comerciales prestados al buque tendrán la prelación que resulta del artículo 580.3 del Código de Comercio.

Disposición adicional decimoctava.

Buques abandonados.

Corresponde al Estado la propiedad de los buques abandonados en la zona de servicio del puerto.

Se considerarán abandonados aquellos buques que permanezcan durante más de seis meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las correspondientes tasas o tarifas, y así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

La declaración de abandono exigirá la tramitación del correspondiente procedimiento, en el que se acreditarán las circunstancias expresadas y en el que se dará audiencia al propietario en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Declarado el abandono del buque por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, ésta procederá a su venta en pública subasta, e ingresará el producto de la enajenación en el Tesoro Público, previa detracción de los créditos devengados a su favor por las correspondientes tasas y tarifas portuarias, así como los gastos del procedimiento.

Cuando la venta regulada en el párrafo anterior tenga por objeto buques no comunitarios, se observarán, además, las siguientes reglas:

a) Dicha venta tendrá la consideración de despacho a consumo de las mercancías y, por tanto, incluirá todos los trámites previstos para la importación de las mismas.

Ogasun Publikoaren alde araututako kredituen izaera, betiere, tasa horiek justifikatzen badira Portu Agintaritzaren Zuzendariak emandako ziurtagiriaren bidez.

Ontziari emandako merkataritza-zerbitzuengatik sortutako tarifa-kredituek izango dute Merkataritzako Kodearen 580.3 artikulua araberako hurrenkera.

Hemezortzigarren xedapen gehigarria.

Abandonatutako ontziak.

Estatuaren jabetzakoak dira portuko zerbitzu-gunean abandonatutako ontziak.

Abandonatutakotzat joko dira sei hilabetetik gora portuaren barruan leku berean atrakatuta, amarratuta edo ainguratuta dauden ontziak, kanpotik antzemateko moduko jarduerarik gabe, eta kasuan kasuko tasak edo tarifak ordaindu gabe, Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak hala adierazten duenean.

Abandonu-adierazpenak berarekin ekarriko du kasuan kasuko prozeduraren izapideak egitea; prozedura horretan egiaztatuko dira aipatutako inguruabarrak, eta ontziaren jabea entzungo da, azaroaren 26ko 30/1992 Legeak, Herri Administrazioen Araubide Juridikoari eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzkoak, ezarritako moduan.

Portu Agintaritzaren Administrazio Kontseiluak ontzia abandonatuta dagoela adierazi ondoren, Portu Agintaritzak ontzi hori salduko du enkante publikoan, eta besterentzearen produktua sartuko du Altxor Publikoan, aldez aurretik kasuan kasuko portu-tasa nahiz -tarifengatik bere mesedetan sortutako kredituak, eta prozeduraren kostuak kenduz.

Aurreko lerrokadan araututako salmentak xedetzat dituenean Europako Erkidegokoak ez diren ontziak, hurrengo erregelak ere kontuan hartuko dira:

a) Salmenta horrek kontsumorako ateratzen diren merkatu-gaien izaera izango du, eta, ondorenez, bere baitara bilduko ditu halakoak inportatzeko izapide guztiak.

b) Al precio de venta se añadirán los derechos de aduana y demás tributos devengados con ocasión de la importación.

A los efectos de su contratación y de la contabilización de los recursos propios comunitarios, dicha enajenación deberá comunicarse a la correspondiente Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria.

Disposición adicional decimonovena.

Régimen de protección del personal del servicio de practicaaje.

Los prácticos y restante personal embarcado adscrito al servicio de practicaaje se integrarán en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, siéndoles de aplicación el correspondiente coeficiente reductor de la edad de jubilación, independientemente de si realizan su trabajo por cuenta ajena o como trabajadores autónomos.

Esta integración tendrá efectos desde la fecha de inicio de la actividad en el servicio de practicaaje.

La edad de jubilación de los prácticos de puerto se fija con carácter general en los 65 años de edad, siempre que se superen los reconocimientos médicos reglamentarios establecidos.

No obstante, podrá prorrogarse hasta los setenta años previa petición del interesado a la Autoridad marítima, que resolverá previo informe de la Autoridad Portuaria, debiendo establecerse al respecto un sistema de reconocimientos médicos específico y de frecuencia inferior al año.

Disposición adicional vigésima.

Régimen económico y de prestación de servicios en los puertos insulares de interés general en cuanto al tráfico interinsular.

Con el fin de contribuir a la integración de los mercados de los archipiélagos balear y canario y a la cohesión territorial de los mismos, en el plazo de seis meses desde la publicación de esta ley y previo informe de las respectivas comunidades autónomas

b) Salmenta-prezioari gehituko zaizkio aduana-eskubideak eta inportazioaren ondorioz sortutako gainerako tributuoak.

Kontratazioaren eta Europako Erkidegoko baliabide propioak kontabilizatzearen ondoreetarako, besterentze hori komunikatu beharko zaio Tributu Administrazioako Estatu Agentziako kasuan kasuko Aduanen eta Zerga Berezien Administrazioari.

Hemeretzigarren xedapen gehigarria.

Praktikaje-zerbitzuko langileen babes-araubidea.

Praktikoak eta ontziratutako langileen artean praktikaje-zerbitzuari atxikitakoak bilduko dira Itsasoko Langileen Gizarte Segurantzaren Araubide Berezira, eta aplikatuko zaie jubilazio-adinaren kasuan kasuko koefiziente murrizgarria, kontuan hartu gabe euren lana inorentzat ala beregainean egiten duten.

Integrazio horrek ondoreak izango ditu praktikaje-zerbitzuan jarduera zein datatan hasi eta data horretatik.

Portuko praktikoen jubilazio-adina izaera orokorrekin 65 urtekoa da, betiere, erregelamendu bidez ezarritako mediku-azterketak gainditzen badira.

Hala ere, hirurogeita hamar urtera arte luzatu ahal izango da, aurretiaz interesdunak hala eskatzen badio Itsas Agintaritzari, horrek eskabidea ebatz dezan, aldeztatik Portu Agintaritzak txostena eginda; horren inguruan ezarri beharko da mediku-azterketei buruzko sistema berezia, urtebetetik beherako maiztasuna izango duena.

Hogeigarren xedapen gehigarria.

Araubide ekonomikoa eta zerbitzuak emateko araubidea uharteetako interes orokorreko portuetan, uharteen arteko trafikoari dagokionez.

Balearretako nahiz Kanarietako uhartediako merkaturen integrazioari eta uhartedi horietako lurralde-kohesioari laguntzeko helburuarekin, sei hilabeteko epean, lege hau argitaratzen denetik, eta kasuan kasuko autonomia-erkidegoek

en las materias de su competencia, se aprobará reglamentariamente el régimen económico específico y de prestación de servicios en los puertos insulares de interés general en lo que respecta al tráfico marítimo interinsular en cada archipiélago.

Dicha normativa determinará, con arreglo a esta ley, las medidas oportunas que favorezcan la reducción de costes y la fluidez en este tipo de tráfico.

En especial, se deberán alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos:

- a) Simplificación y, cuando proceda, eliminación de los trámites administrativos en los puertos insulares de interés general.
- b) Establecimiento de infraestructuras portuarias dedicadas específicamente a la navegación interinsular.
- c) Aplicación de bonificaciones adicionales de hasta el 100 por ciento a las previstas en la ley por razón de las circunstancias de alejamiento y de insularidad sobre las tasas que gravan el pasaje y las mercancías cuando se trate de tráfico marítimo interinsular, con cargo a las reducciones contempladas en los artículos 10 y 13 en los porcentajes de aportación de las Autoridades Portuarias situadas en las regiones insulares a Puertos del Estado y al Fondo de Compensación Interportuario.

Los parámetros o elementos de cuantificación de esta bonificación adicional serán la clase de mercancía, el tipo de tráfico, en especial los destinados al transporte de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje y al abastecimiento de las islas, así como los que sean especialmente sensibles para la economía regional, y la utilización de infraestructuras portuarias dedicadas específicamente a la navegación interinsular.

d) Coordinación, conforme a lo dispuesto en el artículo 36, apartado 5, de esta ley, con las autoridades autonómicas en los procesos de planificación de los puertos de interés general.

e) Reducción de costes en la prestación de servicios portuarios.

aldez aurretik txostena eginda, euren eskumeneko gaiei dagokienez, erregelamendu bidez onetsiko da uharteetako interes orokorreko portuetan izan beharreko araubide ekonomiko berezia eta zerbitzuak ematekoa, uhartedi bakoitzean uharteen arteko itsas trafikoari dagokionez.

Arautegi horrek zehaztuko ditu, lege honekin bat etorritz, kostuak murriztea eta halako trafiko moten arintasuna ahalbidetzen dituzten neurri egokiak.

Bereziki, besteak beste, hurrengo helburuak lortu beharko dira:

- a) Uharteetako interes orokorreko portuetan administrazio-izapideak erraztea eta, bidezkoa denean, ezabatzea.
- b) Beren-beregi uharteen arteko nabigaziora bideratutako portu-azpiegiturak ezartzea.
- c) Hobari gehigarriak aplikatzea, legean ezarritakoen ehuneko 100era artekoak, urruntasunaren eta uharte-izaeraren ondorioz, bidaiariak eta merkatu-gaiak kargatzen dituzten tasen gainean, uharteen arteko itsas trafikoari dagokionez, uharterregioetako Portu Agintaritzek «Estatuko Portuak» erakundearentzako eta Portuen Arteko Konpentsazio Funtsearentzako egin beharreko ekarpen-ehunekoei begira 10 eta 13. artikuluetan jaso murrizketen kontura.

Hobari gehigarri hori zenbatesteko parametro edo osagaiak izango dira merkatu-gaiaren mota; trafiko-mota, bereziki destinatzen direnak bidaiariak eta bidaia-araubidean dauden ibilgailuak garraiatzera eta uharteak hornitzera, bai eta erregioeko ekonomian eragina dutenak ere; eta portu-azpiegiturak erabiltzea, bereziki uharteen arteko nabigaziorako baliatzen direnak.

d) Koordinatuta aritzea, lege honen 36. artikuluko 5. paragrafoan xedatutakoarekin bat etorritz, autonomia-erkidegoetako agintaritzekin, interes orokorreko portuen plangintza-prozesuetan.

e) Kostuak murriztea, portu-zerbitzuak emateari dagokionez.

Disposición transitoria primera.

Adaptación del canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario en concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley.

En las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley deberá adaptarse el canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario a la regulación contenida en el artículo 19 de esta ley para la tasa por ocupación del dominio público portuario.

La cuantía de esta tasa se establecerá por aplicación del tipo de gravamen anual establecido en el artículo 19.4 que le corresponda, con el límite del tipo de gravamen anual del 6 por ciento, a la última valoración aprobada con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley.

Si esta valoración es anterior a la entrada en vigor de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, la cuantía de la misma será, además, actualizada conforme a la variación del Índice General de Precios al Consumo para el conjunto nacional total (IPC) entre el mes de octubre inmediatamente posterior a la fecha de aprobación de la valoración y el mes de octubre de 2003. En cualquier caso, la cuantía de la tasa no será inferior al 0,8 del canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario que se estuviese abonando en el año 2003, cuando se trata de áreas destinadas a usos portuarios relacionados con el intercambio entre modos de transporte, a los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas ; en el resto de las áreas, la tasa no será inferior al canon por ocupación y aprovechamiento del dominio público portuario correspondiente al año 2003. El límite de aplicación del tipo del 6 por ciento, a que se refiere este apartado, tendrá validez en tanto no se produzca una modificación sustancial de las condiciones de concesión.

En aquellas concesiones o autorizaciones en las que como consecuencia de la

Lehenengo xedapen iragankorra.

Portuko jabari publikoa okupatzearen edo aprobetxatzearen ondoriozko kanona egokitzea, lege hau indarrean jarri aurretik emandako emakidetan.

Lege hau indarrean jarri aurretik emandako emakida eta baimenetan portuko jabari publikoa okupatzearen edo aprobetxatzearen ondoriozko kanona egokitu beharko zaio lege honen 19. artikuluan ezarritako arauketari, portuko jabari publikoa okupatzearen ondoriozko tasari begira.

Tasa horren zenbatekoa ezarriko da 19.4 artikuluan jasotako karga-tasen artean dagokiona aplikatuta, urteko karga-tasaren ehuneko 6ko mugarekin, lege hau indarrean jarri aurretik onetsitako azken balorazioaren arabera.

Balorazio hori abenduaren 26ko 62/1997 Legea indarrean jarri aurrekoa bada, horren zenbatekoa, gainera, eguneratuko da, balorazioa zein datatan egin eta data horretatik hurrengo urriaren eta 2003ko urriaren artean Kontsumoko Prezioen Indize Orokorrak (KPIak) nazio osoari begira izandako aldaketaren arabera. Edozein kasutan, tasaren zenbatekoa ez da izango 2003. urtean zehar portuko jabari publikoa okupatzearen edo aprobetxatzearen ondorioz ordaintzen den kanonaren 0,8 baino txikiagoa, kontuan hartutako esparruak direnean garraio-motak aldatzearekin zerikusia duten portu-erabileretara destinatutakoak, portu-zerbitzuak gauzatzera destinatutakoak eta portuko bestelako merkataritza-jarduera, arrantza-jarduera, eta nautika- nahiz kirol-jardueretara destinatutakoak; gainerako esparruetan, tasa ez da izango 2003. urtean portuko jabari publikoa okupatu eta aprobetxatzearen ondoriozko kanona baino txikiagoa. Ehuneko 6ko tasaren aplikazio-muga, paragrafo honek aipatutakoa, baliagarria izango da emakidaren baldintzetan funtsezko aldarazpenik gertatzen ez den bitartean.

Portuko jabari publikoa okupatzearen ondoriozko tasarekin elkartutako zerbitzu

aplicación de la tasa de servicios generales asociada a la tasa por ocupación del dominio público portuario resulte una cuantía a abonar a la Autoridad Portuaria superior en un 10 por ciento a la que venían abonando en concepto de canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario, la Autoridad Portuaria efectuará una aplicación escalonada lineal del incremento durante un plazo de cinco años.

Las concesiones y autorizaciones que tuvieran reconocida con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley una exención del pago del canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario, deberán adaptarse igualmente al régimen previsto en esta ley, no pudiendo reconocerse más exenciones que las previstas en el artículo 17.1 de la misma.

La Autoridad Portuaria efectuará una aplicación escalonada lineal de la cuantía de la tasa por ocupación del dominio público portuario durante un plazo de cinco años.

En las concesiones y autorizaciones que se hubieran otorgado por concurso, en las que el concesionario hubiera ofertado una mejora del canon, el eventual incremento del importe legal del tributo resultante de la adaptación del canon a la tasa cuando exista modificación sustancial de la concesión, quedará absorbido en la cuantía correspondiente a la mejora ofertada, sin perjuicio de que cuando el incremento por la adaptación del canon de la tasa excediese del importe de la mejora, tal exceso incrementará el importe legal de la tasa.

La adaptación prevista en esta disposición se entenderá sin perjuicio de las actualizaciones previstas en el título de otorgamiento y, en su caso, de las revisiones del valor de los terrenos conforme a lo dispuesto en esta ley.

Disposición transitoria segunda.

Valoraciones de la zona de servicio de los puertos y de los terrenos afectados a la señalización marítima.

Hasta que se proceda a la aprobación de

orokorren ondoriozko tasa aplikatzeagatik, emakida edo baimen batzuen kasuan Portu Agintaritzari ordaindu beharreko zenbatekoa denean portuko jabari publikoa okupatu edo aprobetxatzeagatik ordaintzen zuten kanon-zenbatekoaren ehuneko 10 baino gehiago, Portu Agintaritzak gehikuntzaren mailaketa lineala aplikatuko du bost urteko epean.

Lege hau indarrean jarri aurretik portuko jabari publikoa okupatzearen edo aprobetxatzearen ondoriozko kanona ordaintzeko salbuespenen bat aitortua zuten emakidek eta baimenek egokitu beharra izango dute, berebat, lege honetan jasotako araubideari, lege honen 17.1 artikuluan jasotako salbuespenak baino ezin izango direla aitortu.

Portu Agintaritzak portuko jabari publikoa okupatzearen ondoriozko tasaren zenbatekoari begira mailaketa lineala aplikatuko du bost urteko epean.

Lehiaketa bidez emandako emakida edo baimenetan, emakidadunak kanona hobetzea eskaini duenean, kanona tasara egokitzearen ondorioz tributua legezko zenbatekoak izan dezakeen gehikuntza, emakidaren funtsezko aldarazpena dagoenean, irentsi egingo da eskainitako hobekuntzari dagokion zenbatekoan; hori gorabehera, kanona tasari egokitzearen ondoriozko gehikuntzak hobekuntzaren zenbatekoa gainditzen duenean, gehikuntza horrek handituko du tasaren legezko zenbatekoa.

Xedapen horretan ezarritako egokitzeak ez die kalterik egingo emate-tituluan ezarritako eguneratzeei eta, hala denean, lege honetan xedatutakoarekin bat etorritz lurrek izandako balio-berrikuspenei.

Bigarren xedapen iragankorra.

Portuetako zerbitzu-gunearen eta itsas seinaleei lotutako lurren balorazioak.

Portuetako zerbitzu-guneko lur eta uren eta

una nueva valoración de los terrenos y de las aguas de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a la señalización marítima, serán de aplicación las valoraciones de terrenos y lámina de agua aprobadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley.

No obstante, el límite del 20 por ciento a que hace referencia el apartado 6 del artículo 19 de esta ley, sólo será de aplicación respecto de aquellas concesiones en las que la cuantía del canon por ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario, o de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario, haya sido calculada de acuerdo a valoraciones de terrenos aprobadas con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición transitoria tercera.

Aplicación de las tasas por utilización especial de instalaciones portuarias a las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley.

A partir de la entrada en vigor de esta ley, el tráfico portuario que utilice instalaciones en régimen de concesión administrativa estará sujeto al pago a la Autoridad Portuaria de las tasas por utilización especial de instalaciones portuarias reguladas en esta ley.

Los concesionarios de instalaciones portuarias podrán optar, en el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, entre la aplicación de la cuota de las tasas por utilización especial de instalaciones portuarias correspondiente a instalaciones en régimen de concesión, renunciando a las bonificaciones previstas en su título concesional, o la aplicación de las cuotas tributarias previstas en esta ley para instalaciones no concesionadas con las bonificaciones previstas en su título concesional, sin que en este último caso sea posible que la Autoridad Portuaria aplique las bonificaciones previstas en el artículo 27 dirigidas a potenciar la

itsas seinaleei lotutako lurren balorazio berria onetsi arte, aplikatuko dira lege hau indarrean jarri aurretik lurrei eta ur-mailei begira onetsitako balorazioak.

Nolanahi ere, lege honetako 19. artikulua 6. paragrafoko ehuneko 20ko muga soil-soilik emakida batzuei aplikatuko zaie, horietan portuko jabari publikoa okupatzearen edo aprobetxatzearen ondoriozko kanona, edo portuko jabari publikoa modu pribatuan okupatzearen ondoriozko tasa kalkulatzeko denean abenduaren 26ko 62/1997 Legea, azaroaren 24ko 27/1992 Legea, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzkoa, aldaraztekoa, indarrean jarri ondoren onetsitako lur-balorazioen arabera.

Hirugarren xedapen iragankorra.

Portu-instalazioak modu berezian erabiltzearen ondoriozko tasak aplikatzea lege hau indarrean jarri aurretik emandako emakidei.

Lege hau indarrean jarri ondoren, instalazioak administrazio-araubidearen mende erabiltzen dituen portu-trafikoak Portu Agintaritzari ordaindu beharko dizkio lege honetan portu-instalazioak modu berezian erabiltzeagatik araututako tasak.

Portu-instalazioen emakidadunek aukeratu ahal izango dute, sei hilabeteko epean, lege hau indarrean jartzen denetik, portu-instalazioak modu berezian erabiltzearen ondoriozko tasen kuota ordaintzea, kuota hori izango dela emakida-araubidearen mende dauden instalazioei dagokiena, emakida-tituluan jasotako hobariei uko eginez, edo lege honetan emakidarik gabeko instalazioei begira jasotako tributu-kotak aplikatzea, baina horien emakida-tituluan jasotako hobariekin; azken kasu horretan, Portu Agintaritzak ezin izango ditu aplikatu 27. artikuluan jasotako hobariak, portuan trafikoak jaso eta sendotzea indartzeko.

captación y consolidación de tráfico en el puerto.

En el supuesto de que en dicho plazo no se haya comunicado a la Autoridad Portuaria la opción elegida, se entenderá que se opta por la aplicación de las cuotas previstas en esta ley para instalaciones en régimen de concesión con renuncia a las bonificaciones previstas en el título concesional.

Disposición transitoria cuarta.

Aplicación de coeficientes reductores en la tasa del buque.

Las empresas navieras que a la entrada en vigor de esta ley estuviesen prestando un servicio a un determinado tipo de tráfico con buques que sean beneficiarios de las reducciones por número de escalas correspondientes a un mismo buque, previstas en el artículo 21.A.e.1 de la Orden del Ministerio de Fomento de 30 de julio de 1998, por la que se establece el régimen de tarifas por servicios portuarios prestados por las Autoridades Portuarias, podrán, aun cuando continúen prestando ese servicio con varios buques, considerar transitoriamente un contador de número de escalas diferentes para cada buque, al que les serán de aplicación los coeficientes establecidos en el artículo 21.6 de esta ley, en cuyo caso les serán de aplicación también, desde la escala número trece, los siguientes coeficientes reductores en los cinco primeros años a partir de la entrada en vigor de esta ley:

Primero: 0,65; segundo: 0,72; tercero: 0,80; cuarto: 0,88; quinto: 0,95.

Las empresas navieras que a la entrada en vigor de esta ley estuviesen prestando con sus buques un servicio a un determinado tipo de tráfico, realizando navegación de cabotaje entre puertos peninsulares, o bien entre puertos de Estados miembros de la Unión Europea (cabotaje europeo), beneficiándose de la reducción por tipo de navegación prevista en el artículo 21.A.d) de la Orden del Ministerio de Fomento de 30 de julio de 1998, por la que se establece el régimen de tarifas por servicios portuarios prestados por las Autoridades

Epe horretan Portu Agintaritzari ez bazaio komunikatzen egindako aukera, ulertuko da lege honetan emakida-araubidearen mende dauden instalazioei begira zein kuota jaso eta kuota horien alde egin dela, emakida-tituluan jasotako hobariei uko eginez.

Laugarren xedapen iragankorra.

Koefiziente murrizgarriak aplikatzea ontziaren tasan.

Lege hau indarrean jartzeko unean trafiko jakin bati begira zerbitzuak ematen ari ziren enpresa ontzi-ustiatzaileek, zerbitzu hori ematen zutenean ontzi beraren eskala-kopuruarengatik ezarritako murrizketen onuradun ziren ontziekin, halako murrizketak izanik 1998ko uztailaren 30eko Sustapen Ministerioaren Aginduak 21.A.e.1 artikuluan jasotakoak, nahiz eta zerbitzu hori ontzi batzuekin ematen jarraitu, baliatu ahal izango dute, modu iragankorrean, ontzi bakoitzaren eskala-kopurua kontuan hartuko duen zenbatze-eredua; eredu horri aplikatuko zaizkio lege honen 21.6 artikuluan ezarritako koefizienteak, eta hamahirugarren eskalatik aurrera, baita ere, hurrengo koefiziente murrizgarriak, lege hau indarrean jarri eta hurrengo bost urteetan:

Lehenengoa: 0,65; bigarrena: 0,72; hirugarrena: 0,80; laugarrena: 0,88; bosgarrena: 0,95.

Lege hau indarrean jartzeko unean trafiko jakin bati begira zerbitzuak ematen ari ziren enpresa ontzi-ustiatzaileek, zerbitzu hori euren ontziekin ematen zutenean, kabotaje-nabigazioa eginez penintsulako portuen artean, edo Europar Batasuneko estatu kideetako portuen artean (Europako kabotajea), eta horren ondorioz onurak lortzen zituztenean, nabigazio-mota horri dagokionez 1998ko uztailaren 30eko Sustapen Ministerioaren Aginduak, Portu Agintaritzek emandako portu-zerbitzuen ondoriozko tarifen araubidea ezartzekoak,

Portuarias, y no se beneficien de alguna de las bonificaciones contempladas en el artículo 27.2.a.a2 y 27.4.a) de esta ley, les serán de aplicación los siguientes coeficientes reductores en los cinco primeros años a partir de la entrada en vigor de esta ley:

Primero: 0,70; segundo: 0,75; tercero: 0,80; cuarto: 0,88; quinto: 0,95.

Disposición transitoria quinta.

Adaptación del canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales.

En las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley deberá adaptarse el canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales a la regulación contenida en el artículo 28 de esta ley para la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

Si el canon vigente se ajusta a los criterios contenidos en el artículo 28.5.A) de la ley, la cuantía de la nueva tasa será la resultante de dividir su valor a la fecha de entrada en vigor de la ley por el coeficiente 1.2.

En el caso de que no se ajuste a los criterios mencionados, se calculará la cuantía de la correspondiente tasa, de acuerdo con dichos criterios, de tal forma que la cuantía anual resultante sea equivalente a la cuantía que vinieran abonando a la entrada en vigor de la ley dividida por 1.2.

En ambos casos, sea cual fuere la cuantía del canon existente a la entrada en vigor de la ley, la nueva tasa deberá cumplir los límites establecidos en el artículo 28.5.B., debiendo ser, en su caso, incrementada hasta el límite mínimo o reducida hasta el límite máximo.

En las concesiones con instalación de atraque en concesión que estuviesen en vigor a la promulgación de la ley, la cuota de la tasa se calculará con arreglo al

21.A.d) artikuluan jasotako murrizketa zela eta, hurrengo koefiziente murrizgarriak baliatu ahal izango dituzte, lege hau indarrean jarri eta hurrengo bost urteetan, baldin eta ezin badituzte baliatu lege honetako 27.2.a.a2 eta 27.4.a) artikuluek jaso hobarietakoren bat:

Lehenengoa: 0,70; bigarrena: 0,75; hirugarrena: 0,80; laugarrena: 0,88; bosgarrena: 0,95.

Bosgarren xedapen iragankorra.

Jendaurreko zerbitzuak ematearen eta merkataritzako nahiz industriako jarduerak gauzatzearen ondoriozko kanona egokitzea.

Lege hau indarrean jarri aurretik emandako emakida eta baimenetan, jendaurreko zerbitzuak ematearen eta merkataritzako jarduerak gauzatzearen ondoriozko kanona egokitu beharko zaio lege honen 28. artikuluan jasotako arauketari, merkataritza-, industria- nahiz zerbitzu-jarduerak gauzatzean jabari publikoa modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasari dagokionez.

Indarreko kanonak bat egiten badu legearen 28.5.A) artikuluan jasotako irizpideekin, tasa berriaren zenbatekoa izango da horrek legea indarrean jartzeko datan duen balioa 1.2 koefizientearekin zatitu ondoren lortutako emaitza.

Aipatu irizpideekin bat egiten ez badu, kasuan kasuko tasaren zenbatekoa kalkulatu da, irizpide horiekin bat etorritik, urteroko zenbatekoa izan dadin legea indarrean jartzeko unean ordaindu ohi zen zenbatekoa 1.2 koefizientearekin zatitu osteko emaitzaren baliokidea.

Bi kasu horietan, legea indarrean jartzeko unean zegoen kanonaren zenbatekoa gorabehera, tasa berriak 28.5.B artikuluan ezarritako mugak bete beharko ditu; hala denean, tasa hori gehitu beharko da, gutxieneko mugara arte, edo murriztu, gehiengo mugara arte.

Lege hau indarrean jartzeko unean indarrean zeuden emakidetan, halakoek emakida bidez emandako atrakatzeko instalazioak izanez gero, tasaren kuota

criterio de máxima equivalencia, dentro de los límites previstos en el artículo 28.5.B, entre la cuantía anual que venía abonando el concesionario por los conceptos de canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales y la tarifa T-3:

mercancías conforme a su título concesional, y lo que abonaría por la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios y la tasa a la mercancía, teniendo en cuenta lo previsto en la disposición transitoria tercera, incrementadas en el correspondiente valor de la tasa por servicios generales.

En estos supuestos no será de aplicación lo previsto en el apartado 1 de esta disposición.

A los efectos previstos en este apartado, se tendrán en cuenta, cuando sea posible, los tráficos de la concesión de los dos últimos años, y no se considerarán las bonificaciones comerciales otorgadas, si las hubiere.

En aquellas concesiones o autorizaciones en las que, como consecuencia de esta adaptación, resulte una cuantía a abonar a la Autoridad Portuaria, por los conceptos de tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios y de tasa de servicios generales asociada a aquélla, superior en un 10 por ciento a la que venían abonando en concepto de canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales, la Autoridad Portuaria efectuará una aplicación escalonada lineal del incremento durante un plazo de cinco años en el exceso de incremento superior al 10 por ciento.

Este escalonamiento no será de aplicación en aquellos casos en que la tasa de aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios, se haya determinado aplicando el criterio de

kalkulatuko da baliokidetzarik handieneko printzipioaren arabera, 28.5.B artikuluan jasotako mugen barruan, emakidadunak jendaurreko zerbitzuak ematearen eta merkataritzako nahiz industriako jarduerak gauzatzearen ondoriozko kontzeptuengatik ordaindu ohi zuen urteko zenbatekoaren eta T-3 tarifaren artean:

merkatu-gaiak euren emakida-tituluaren arabera, eta, hirugarren xedapen iragankorrean jasotakoa kontuan hartuz, ordainduko lukeena merkataritza-, industria- nahiz zerbitzu-jarduerak gauzatzean jabari publikoa modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasarengatik eta merkatu-gaien tasarengatik, zerbitzu orokorren ondoriozko tasaren kasuan kasuko balioaren araberrako gehikuntzarekin.

Kasu horietan ez da aplikatuko xedapen honetako 1. paragrafoan jasotakoa.

Paragrafo honetan jasotakoaren ondoretarako, ahal denean, emakidak azken bi urteetan izandako trafikoak kontuan hartuko dira, eta ez dira aintzat hartuko emandako merkataritza-hobariak, halakoak izan badira.

Egokitzapen horren ondorioz, emakida edo baimen batzuen kasuan, merkataritza-, industria- nahiz zerbitzu-jarduerak gauzatzean jabari publikoa modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasaren eta, horrekin elkartuta, zerbitzu orokorren ondoriozko tasaren kontzeptuengatik, Portu Agintaritzari ordaindu beharreko zenbatekoa denean jendaurreko zerbitzuak ematearen eta merkataritzako jarduerak gauzatzearen ondoriozko kanonaren kontzeptuagatik ordaindu ohi zuten zenbatekoa baino ehuneko 10 baino gehiago, Portu Agintaritzak gehikuntzaren mailaketa lineala aplikatuko du bost urteko epean, ehuneko 10etik gorako gehikuntzari dagokionez.

Mailakatze hori ez da aplikatuko, merkataritza-, industria- nahiz zerbitzu-jarduerak gauzatzean jabari publikoa modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasa zehaztu denean 2. paragrafoko baliokidetzarik handieneko irizpidea

máxima equivalencia previsto en el apartado 2.

Disposición transitoria sexta.

Tasa por servicios generales.

Hasta que por el Ministro de Fomento se aprueben los porcentajes a que se refiere el apartado 5 del artículo 29, la tasa por servicios generales se fija para todas las Autoridades Portuarias en el 20 por ciento y se aplicará en el mismo ejercicio de la entrada en vigor de esta ley y en el siguiente.

El valor aplicable al tercer ejercicio se obtendrá como media del valor real del cociente correspondiente al primer ejercicio y el 20 por ciento.

Disposición transitoria séptima.

Contratos de gestión indirecta de servicios portuarios.

Las empresas que a la entrada en vigor de esta Ley sean titulares de contratos de gestión indirecta de servicios portuarios celebrados al amparo del artículo 67 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante accederán directamente a la licencia de prestación del servicio portuario básico o autorización de actividad correspondiente.

Las empresas que a la entrada en vigor de esta ley fuesen titulares de un contrato para la gestión del servicio público de estiba y desestiba de buques, accederán directamente a las licencias de prestación de los servicios portuarios básicos de manipulación y transporte de mercancías que les corresponda y, en su caso, las autorizaciones de actividad que procedan, en función de las actividades que vinieran prestando de acuerdo con el contenido del contrato.

En los supuestos previstos en los dos apartados anteriores, los titulares de las licencias podrán optar entre adecuarse al nuevo pliego regulador y prescripciones particulares del servicio o mantener las condiciones contenidas en el contrato de gestión indirecta del servicio.

Dicha opción deberá ejercerse en el plazo máximo de seis meses desde la aprobación de las prescripciones particulares del

aplikatuta.

Seigarren xedapen iragankorra.

Zerbitzu orokorren ondoriozko tasa.

Sustapen Ministroak 29. artikuluko 5. paragrafoko ehunekoak onetsi arte, zerbitzu orokorren ondoriozko tasa ehuneko 20 izango da Portu Agintaritzaz guztientzako, eta hori aplikatuko da lege hau indarrean jartzen den ekitaldian eta hurrengoan.

Hirugarren ekitaldian aplikatu beharreko balioa lortuko da lehenengo ekitaldiko emaitzaren egiazko balioaren eta ehuneko 20aren arteko batez bestekoa eginez.

Zazpigarren xedapen iragankorra.

Portu-zerbitzuak zeharka kudeatzeko kontratuak.

Lege hau indarrean jartzeko unean portu-zerbitzuak zeharka kudeatzeko kontratuen titular diren enpresek, halako kontratuak egin direnean Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legearen 67. artikulua babesean, zuzenean eskuratuko dute oinarrizko portu-zerbitzua emateko lizentzia edo kasuan kasuko jarduerarako baimena.

Lege hau indarrean jartzeko unean zamak sartzeko eta ateratzeko zerbitzu publikoa kudeatzeko kontratu baten titular ziren enpresek zuzenean eskuratuko dituzte dagozkien lizentziak, merkatu-gaiak manipulatzeko eta garraiatzeko oinarrizko portu-zerbitzuak emateari dagokionez, eta, hala denean, bidezkoak diren baimenak, jarduerak gauzatzeari dagokionez, kontratuaren edukiarekin bat etorritik ematen zituzten jardueren arabera.

Aurreko bi paragrafoetan jasotako kasuetan, lizentzien titularrek aukeratu ahal izango dute, agiri arauemaile berriari eta zerbitzuaren xedapen bereziei egokitzea ala zerbitzua zeharka kudeatzeko kontratuko baldintzei eustea.

Aukera hori sei hilabeteko epean egin beharko da, zerbitzuaren xedapen bereziak onesten direnetik.

servicio.

En el caso de que opte por la no adaptación, el plazo de la licencia será el que reste del establecido en el contrato.

Si se adapta al nuevo pliego regulador y prescripciones técnicas particulares, el plazo será el que se establezca en las mismas.

Se deberá aplicar la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios, adaptando, cuando proceda, el canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales, de acuerdo con lo previsto en la disposición transitoria quinta de esta ley.

En el caso de que no se formule manifestación alguna por el titular de la licencia, se entenderá que éste opta por el mantenimiento de las condiciones del contrato.

En el caso de que el número de prestadores del servicio se encuentre limitado o se limite de acuerdo con lo previsto en el artículo 64.5 y 6 de esta ley, el titular de un contrato de gestión accederá directamente a la obtención de una de las licencias de prestación del servicio durante el tiempo que reste de su contrato, que no podrá exceder del establecido en el artículo 66.1 según el servicio de que se trate, pudiendo optar entre adecuarse al nuevo pliego regulador y a las prescripciones particulares del servicio o mantener las condiciones contenidas en el contrato de gestión indirecta del servicio.

Disposición transitoria octava.

Servicio de practicaaje.

Las corporaciones de prácticos o entidades que las hayan sustituido según lo establecido en la disposición transitoria segunda de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, tendrán derecho a obtener la licencia de prestación del servicio mientras existan prácticos en las condiciones previstas en el apartado 1 de

Ez egokitzea erabakitzen badu, lizentziaren epea izango da kontratuan zein epe ezarri eta epe hori amaitzeko geratzen den bestekoa.

Agiri arauemaile berriari eta xedapen tekniko bereziei egokitzen bazaie, epea izango da horietan ezarritakoa.

Merkataritza-, industria- nahiz zerbitzu-jarduerak gauzatzean jabari publikoa modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasa aplikatu beharko da, bidezkoa denean, jendaurreko zerbitzuak ematearen eta merkataritzako nahiz industriako jarduerak gauzatzearen ondoriozko kanona egokitu beharko dela, lege honetako bosgarren xedapen iragankorrean jasotakoarekin bat etorritz.

Lizentziaren titularrak inolako adierazpenik egiten ez badu, ulertuko da kontratuko baldintzei eustearen alde egin duela.

Zerbitzu-emaileen kopurua mugatuta dagoenean edo lege honen 64. artikuluko 5 eta 6. paragrafoetan jasotakoaren arabera mugatzen denean, kudeaketa-kontratu baten titularrak zuzenean eskuratuko du zerbitzua emateko lizentzietakoren bat, kontratua amaitzeko geratzen zaion denborarako, baina sekula gainditu gabe kasuan kasuko zerbitzuaren arabera 66.1 artikuluan ezarritako iraupena; titular horrek aukeratu ahal izango du agiri arauemaile berriari eta zerbitzuaren xedapen bereziei egokitzea ala zerbitzua zeharka kudeatzeko kontratuko baldintzei eustea.

Zortzigarren xedapen iragankorra.

Praktikaje-zerbitzua.

Praktikoen korporazioek, edo azaroaren 24ko 27/1992 Legeak, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzkoak, bigarren xedapen iragankorrean ezarritakoaren arabera korporazio horiek ordeztu beharko dituzten erakundeek, eskubidea izango dute zerbitzua emateko lizentzia eskuratzeko, bigarren xedapen iragankor horretako 1. paragrafoko

la referida disposición transitoria segunda, siempre que cumplan los requisitos y condiciones establecidos en el correspondiente pliego regulador y prescripciones particulares del servicio de practicaje.

Disposición transitoria novena.

Licencias otorgadas con anterioridad a la transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba de buques en las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico.

Los titulares de licencias para la prestación del servicio portuario de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, que deban integrarse en las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico, de conformidad con lo previsto en el artículo 85.6 de esta ley, y que hayan obtenido la licencia con anterioridad a la transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba de buques en las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico a que se refiere la disposición adicional sexta de la ley, se integrarán en la sociedad estatal del puerto correspondiente, sin perjuicio de la posterior transformación de la misma.

Disposición transitoria décima.

Actividades de pesca fresca, congelada y bacalao.

Los trabajadores procedentes de las sociedades estatales de estiba y desestiba que, habiendo pasado a prestar servicios en régimen laboral común en empresas dedicadas a la actividad suspendida de la aplicación del servicio público de estiba y desestiba en virtud del Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre, sean estas socias o no de la Agrupación Portuaria de Interés Económico, y vean extinguidos sus contratos por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción, o despido disciplinario improcedente o nulo tendrán derecho, salvo si hubieren percibido la indemnización legalmente establecida, al restablecimiento de la relación laboral especial suspendida con la agrupación.

baldintzen araberako praktikoak dauden bitartean, betiere, gauzatzen badituzte praktikaje-zerbitzuaren kasuan kasuko agiri arauemailean eta xedapen berezietan ezarritako betekizun eta baldintzak.

Bederatzigarren xedapen iragankorra.

Ontzien zamak sartzeko eta ateratzeko estatuko sozietateak Interes Ekonomikodun Portu Elkarteetan transformatu aurretik emandako lizentziak.

Merkatu-gaiak kargatu, sartu, atera, deskargatu eta ontzitik aldatzeko portu-zerbitzua emateko lizentzien titularrak, Interes Ekonomikodun Portu Elkarteetara bildu behar badira, lege honetako 85.6 artikuluan jasotakoarekin bat etorritik, eta lizentzia eskuratu badute ontzien zamak sartzeko eta ateratzeko estatuko sozietateak transformatu aurretik, legearen seigarren xedapen gehigarriko Interes Ekonomikodun Portu Elkarteetan, kasuan kasuko portuko estatuko sozietatera bilduko dira, gerogarrenean sozietate hori transformatzea gorabehera.

Hamargarren xedapen iragankorra.

Arrantza freskorako, izoztutako arrantzarako eta bakailaorako jarduerak.

Zamak sartzeko eta ateratzeko estatuko sozietateetatik datozen langileek, lan-harreman arrunten bidez zerbitzuak ematera igaro direnean zamak sartzeko eta ateratzeko zerbitzu publikoaren izaera zein jarduerari eten, abenduaren 29ko 2541/1994 Errege Dekretuaren ondorioz, eta halako jarduera gauzatzen duten enpresetan, halakoak Interes Ekonomikodun Portu Elkartzeko bazkide izan ala ez, eta kontratuak azkendu zaizkienean ekonomia-, teknika-, antolaketa- edo ekoizpen-arrazoiengatik, edo bidegabekoa nahiz deuseza den diziplina-kaleratzearengatik, eskubidea izango dute elkartearekin etendako lan-harreman bereziak berrezartzeko, salbu eta legeak ezarritako kalte-ordaina jaso dutenean.

Las Autoridades Portuarias que a la entrada en vigor de esta ley hubieran acordado aplicar hasta el 50 por ciento del importe de la recaudación obtenida por la anterior tarifa T-4: «pesca fresca» al objeto de impulsar e incentivar la aplicación del Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre, podrán continuar aplicando los acuerdos adoptados al efecto, mientras no se superen las fechas límite fijadas en los mismos ni la del 1 de noviembre del 2004.

Las compensaciones económicas establecidas por las Autoridades Portuarias al amparo del artículo 2 del Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre, tendrán, en relación con la pesca fresca y el bacalao verde, la vigencia prevista en la correspondiente resolución, sin que puedan extenderse más allá del 1 de noviembre de 2004.

Disposición transitoria undécima.

Enajenación de participación de las Autoridades Portuarias en sociedades.

Las Autoridades Portuarias que posean participaciones en el capital de sociedades cuyo objeto social no se ajuste a lo previsto en el artículo 50.1 de esta ley, deberán acordar, en el plan de empresa inmediato a la entrada en vigor de esta ley, el programa de enajenación de dichas participaciones.

Disposición transitoria duodécima.

Las empresas titulares de concesiones de dominio público exentas del servicio público de estiba y desestiba al amparo del artículo 2.g) del Real Decreto-ley 2/1986 quedarán excluidas de la obligación de participar en las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico hasta el término del período concesional, sin perjuicio de lo que se establece en la disposición adicional quinta respecto de la titulación y habilitación de su personal.

Disposición transitoria decimotercera.

A los efectos del cálculo de la rentabilidad de la explotación anual establecida en el artículo 26 de esta ley, el criterio previsto en dicha disposición se aplicará a aquellos bienes que se hubieran incorporado al

Lege hau indarrean jartzean, aurreko T-4 («arrantza freskoa») tarifaren ondorioz bildutako zenbatekoaren ehuneko 50 arte abenduaren 29ko 2541/1994 Errege Dekretuaren aplikazioa bultzatzeko baliatzea erabaki duten Portu Agintaritzek jarraitu ahal izango dute ondore horietarako adostutako akordioak aplikatzen, akordio horietan ezarritako gehieneko datak gainditzen ez diren bitartean, ezta 2004ko azaroaren 1eko data ere.

Abenduaren 29ko 2541/1994 Errege Dekretuko 2. artikulua babesean Portu Agintaritzek ezarritako konpentsazio ekonomikoek, arrantza freskoari eta bakailao berdeari dagokienez, kasuan kasuko ebazpenean ezarritako indarraldia izango dute, eta inoiz ezin izango dute gainditu 2004ko azaroaren 1a.

Hamaikagarren xedapen iragankorra.

Portu Agintaritzek sozietateetan duten partaidetza besterentzea.

Portu Agintaritzek sozietateetan partaidetza dutenean eta sozietate horien xedea ez datorrenean bat lege honen 50.1 artikulua erekin, Portu Agintaritzak horiek akordatu beharko dute, lege hau indarrean jarri eta berehala egindako enpresa-planean, partaidetza horiek besterentzeko programa.

Hamabigarren xedapen iragankorra.

Jabari publikoaren gaineko emakiden titular diren enpresak, emakida horiek, 2/1986 Errege Lege-dekretuaren 2.g) artikulua babesean, zamak sartzeko eta ateratzeko zerbitzu publikotik salbuetsita daudenean, Interes Ekonomikodun Portu Elkarteetan parte hartzeko betebeharretik bazter utziko dira, kalterik egin gabe enpresa horietako langileen titulazioari eta gaikuntzari buruz bosgarren xedapen gehigarrian ezarritakoari.

Hamahirugarren xedapen iragankorra.

Lege honen 26. artikuluko urteko ustiatze-errentagarritasuna kalkulatzeko, xedapen horretan jasotako irizpidea aplikatuko zaie ibilgetu finkora bildutako ondasunei, baldin eta horiek bildu badira lege hau indarrean

inmovilizado fijo dentro de los 5 años anteriores a la entrada en vigor de esta ley, en caso de terrenos, y de 10 años cuando se trate de una infraestructura portuaria básica.

Disposición transitoria decimocuarta.

Las Autoridades Portuarias que a la entrada en vigor de esta ley tuvieran en vigor un convenio colectivo podrán mantener éste durante su ámbito temporal.

Disposición derogatoria única.

Derogación normativa.

Quedan derogadas las disposiciones siguientes:

Los artículos 15, 26.1.a), párrafo 2, 26.1.h), 26.1.i), 28.4.d), 28.5, 30, 31, 32, 33, 34, 37.1.o), 37.1.r), 40.5.e), 40.6, 43.1, 45, 46, 48.2, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 69 bis, 69 ter, 70, 71, 72, 102.3, 102.4, 102.5, 103, disposiciones adicionales undécima, duodécima, vigesimosegunda y vigesimocuarta, apartado cuatro de la disposición transitoria segunda y disposición transitoria sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Los artículos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, párrafos 1 y 4, y disposiciones adicionales primera, segunda y tercera del Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el Servicio Público de Estiba y Desestiba de Buques.

jarri aurreko 5 urteetan zehar, lurren kasuan, eta 10 urteetan zehar, oinarrizko portu-azpiegituren kasuan.

Hamalaugarren xedapen iragankorra.

Lege hau indarrean jartzeko unean hitzarmen kolektiboa zuten Portu Agintaritzek hitzarmen horri eutsi ahal izango diote, beraren denbora-esparruan zehar.

Xedapen indargabetzaile bakarra.

Arauk indargabetzea.

Hurrengo xedapenak indarrrik gabe geratzen dira:

Azaroaren 24ko 27/1992 Legearen, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzkoaren, 15. artikulua; 26.1.a) artikuluko 2. idatz-zatia; 26.1.h) artikulua; 26.1.i) artikulua; 28.4.d) artikulua; 28.5 artikulua; 30. artikulua; 31. artikulua; 32. artikulua; 33. artikulua; 34. artikulua; 37.1.o) artikulua; 37.1.r) artikulua; 40.5.e) artikulua; 40.6 artikulua; 43.1 artikulua; 45. artikulua; 46. artikulua; 48.2 artikulua; 49. artikulua; 50. artikulua; 51. artikulua; 52. artikulua; 53. artikulua; 54. artikulua; 55. artikulua; 56. artikulua; 57. artikulua; 58. artikulua; 59. artikulua; 60. artikulua; 61. artikulua; 62. artikulua; 63. artikulua; 64. artikulua; 65. artikulua; 66. artikulua; 67. artikulua; 68. artikulua; 69. artikulua; 69bis artikulua; 69ter artikulua; 70. artikulua; 71. artikulua; 72. artikulua; 102.3 artikulua; 102.4 artikulua; 102.5 artikulua; 103. artikulua; xedapen gehigarrietatik hamaikagarrena, hamabigarrena, hogeita bigarrena eta hogeita laugarrena; bigarren xedapen iragankorraren laugarren paragrafoa eta seigarren xedapen iragankorra.

Maiatzaren 23ko 2/1986 Errege Lege-dekretuaren, Ontzien Zamak Sartzeko eta Ateratzeko Zerbitzu Publikoari buruzkoaren, 1. artikulua; 2. artikulua; 3. artikulua; 4. artikulua; 5. artikulua; 6. artikulua; 7. artikulua; 8. artikulua; 9. artikuluko 1 eta 4. paragrafoak; eta xedapen gehigarrietatik lehenengoa, bigarrena eta hirugarrena.

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

Disposición final primera.

Fundamento constitucional.

Esta ley se dicta al amparo de las competencias que corresponden al Estado, de conformidad con el artículo 149.1.14.^a y 20.^a de la Constitución.

Disposición final segunda.

Modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

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

Uno.

Se añade un apartado 4 al artículo 19, con la siguiente redacción:

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

A tal efecto, se podrá establecer en el pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato el objeto y las características de la concesión demanial.

En todo caso, deberá delimitarse la zona sobre la que se otorgaría la correspondiente concesión.

Asimismo, se establecerá en el pliego que la oferta por la concesión de dominio

Orobat, indarrrik gabe geratuko dira lege honetan ezarritakoarekin bat ez datozen xedapen guztiak, lerrun berekoak edo beheragoak direnak.

Azken xedapenetatik lehenengoa.

Konstituzio-oinarria.

Lege hau eman da, Konstituzioaren 149.1. artikuluko 14. eta 20. idatz-zatiekin bat etorritik, estatuari dagozkion eskumenen babesean.

Azken xedapenetatik bigarrena.

Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legea aldaraztea.

Aldarazi dira, azaroaren 24ko 27/1992 Legearen, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legearen, 19. artikulua; 21. artikulua; 24. artikuluko 1 eta 2. paragrafoak; 25. artikulua; 28.4. artikulua; 35. artikulua; 36.a) artikulua; 37.1 artikuluko a), b), j), m), k) eta q) idatz-zatiak; 40.5 artikuluko f), n) eta ñ) idatz-zatiak; 41.1 artikulua; 43. artikulua; 47.1 artikulua; 73.2 artikulua; 107. artikulua; 114.5 artikulua; 115. artikulua; 116. artikulua; 118.1 artikulua; 120. artikulua; 121. artikulua; 128. artikulua; eta laugarren xedapen iragankorra.

Bat.

19. artikuluari 4. paragrafoa gehitu zaio, eta horren idazkera hauxe da:

Portuko obra publiko bat, bere izaera eta ezaugarrietatik, ezin duenean ekonomikoki ustiatu emakidadun batek, Portu Agintaritzak kontratatu ahal izango du obra publiko horren eraikuntza eta kontserbazioa, kontratistari kontraprestazio gisa eman ahal izango diola lege honen IV. tituluan portuko jabari publikoaren inguruan araututako emakida bat.

Ondore horietarako, kontratuari buruzko administrazio-klausula berezien agirian ezarri ahal izango dira demanio-emakidaren xedea eta ezaugarriak.

Edozein kasutan, kasuan kasuko emakida zein gunetan emango litzatekeen zehaztu beharko da.

Era berean, agirian ezarriko da batera aurkeztu behar direla, jabari publikoko

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

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

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

Dos.

El artículo 21 queda redactado de la forma siguiente:

«Artículo 21. Ampliación o modificación de puertos.

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 modificación o ampliación de puertos podrán realizarse obras de dragado y de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo que por su naturaleza, disposición final o aislamiento protector no den origen a procesos de contaminación

emakidari begira egindako eskaintza eta horren inguruan ekarri beharreko agiri tekniko eta ekonomikoak, obra eraikitze eta ustiatzeko kontratuaren, edo eraikitze eta kontserbatze-kontratuaren inguruko eskaintza egiten den une berean.

Kontratista hautatzeko, kontratazio-organoak balioetsiko ditu, modu bateratuan, obra eraikitzearekin eta ustiatzearekin zerikusia duen eskaintza, edo eraikitzearekin eta kontserbatzearekin zerikusia duen eskaintza, bai eta lizitatzailleak jabari publikoaren gainean gauzatu nahi dituen obrak edo jarduerak, eta jabari horri begira aurreikusten duen araubidea ere.

Portuko obra publikoa betearazteko jabari publikoaren gainean gauzatzen den okupazioarengatik ez da ordainduko portuko jabari publikoa modu pribatiboan okupatzearen ondoriozko kanona».

Bi.

21. artikulua idatzera hau izango du:

«21. artikulua. Portuak hedatzea edo aldaraztea.

Azpiegitura-obra berriak egiteko eta estatuko portuak hedatzeko kasuan kasuko proiektua eta azterketa osagarriak egin beharko dira, eta Portu Agintaritza eskudunak edo, hala denean, «Estatuko portuak» erakundeak onetsi beharko dituzte horiek.

Proiektu horiek ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazio-prozeduraren mende izango dira, hori nahitaezkoa denean legeria berezia aplikatzearen ondorioz.

Arrantzaren gaian eskuduna den Administrazioak txostena emango du, obra berriak edo aurrekoak aldaraztekoak onetsi aurretik, obra horiek dike edo harri-lubeta berriak eraikitzea dakartenean, portuko uren barneko gunetik kanpo.

Portuak aldarazi edo hedatzeko, dragatze- edo betegune-obrak egin ahal izango dira, lehorreko nahiz itsasoko materialak erabilita, baldin eta material horiek, euren izaerarengatik, azken erabilerarengatik edo babes-isolamenduarengatik ez badituzte

que superen los niveles exigibles por la normativa aplicable de calidad de las aguas marítimas.

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

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

Tres.

Los apartados 1 y 2 del artículo 24 tendrán la siguiente redacción:

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

Corresponde al Ministerio de Fomento la aprobación del plan anual de objetivos de Puertos del Estado, establecer el sistema para su seguimiento y, sin perjuicio de otras competencias, ejercer el control de eficiencia de la Entidad de acuerdo con la normativa vigente.

Reglamentariamente, se establecerán los instrumentos y procedimientos oportunos para el ejercicio de dichas competencias».

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

En materia de contratación, Puertos del Estado habrá de someterse, en todo caso,

sortzen kutsadura-prozesuak, itsasoko uren kalitatearen inguruan aplikagarri den arautegiaren kutsadura-mailak gaindituz.

Dragatze-obrak bat etorriko dira Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak Emateari buruzko Legearen 131. artikuluan jasotakoarekin.

Portuko jabari publikoko betegune-obrek Portu Agintaritzaren baimena beharko dute».

Hiru.

24. artikuluko 1 eta 2. paragrafoek hurrengo idazkera izango dute:

«Estatuko Portuak» zuzenbide publikoko erakundea, lege honek sortutakoa, Aurrekontu Orokorrei buruzko Legearen testu bateginaren 6. artikuluko 6. paragrafoko erakundeetako bat da, Sustapen Ministerioari atxikita dagoena; erakunde hori arautuko dute bere legeria bereziak, Aurrekontu Orokorren Legetik aplikagarri zaizkion xedapenek eta, ordezkio moduan, apirilaren 14ko 6/1997 Legeak, Estatuko Administrazio Orokorren Antolaketa eta Jardunbideari buruzkoak.

Sustapen Ministerioak onetsi behar du «Estatuko portuak» erakundeak dituen helburuen urteko plana, plan horri jarraipena egiteko sistema ezarri behar du, eta, beste eskumen batzuei kalterik egin gabe, erakundearen eragingarritasuna kontrolatu behar du, indarreko arautegiarekin bat etorritik.

Erregelamendu bidez ezarriko dira eskumen horiek egikaritzeko tresna eta prozedura egokiak».

«Estatuko Portuak» erakunde publikoak nortasun juridiko eta ondare propioak izango ditu, bai eta jarduteko gaitasun osoa ere. Beraren jarduerak gauzatuko ditu antolamendu juridiko pribatuarekin bat etorritik, baita ondare-eskuraketetan eta kontratazioan ere, salbu eta botere publikoaren eginkizunak gauzatzen dituenean, antolamenduak halakoak eratxiki dizkiolako.

Kontratazioaren gaian, «Estatuko Portuak» erakundea, edozein kasutan, publizitate,

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

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

Cuatro.

El párrafo c) del artículo 25 tendrá el siguiente contenido:

«c) La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos, así como el desarrollo de sistemas de medida y técnicas operacionales en oceanografía y climatología marinas necesarios para el diseño, explotación y gestión de las áreas y las infraestructuras portuarias».

Cinco.

Los párrafos e), f) y g) del apartado 4 del artículo 28 tendrán la siguiente redacción:

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

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

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

lehia, erakundearen interesa babeste eta kontratazio-sistema sektore publikoarekin homogeneizatzearen printzipioen mende izango da, eta abenduaren 30eko 48/1998 Legeak, Uraren, Energiaren, Garraioen eta Telekomunikabideen Sektoreetako Kontratazio Prozedurei buruzkoak, ezarritakoaren mende izango da, lege horren esparruko kontratuak egitean.

Ondare-araubideari dagokionez, arautuko da bere legeria bereziaren arabera, eta horretan jaso gabeko alorretan, Administrazio publikoen ondare-legeriaren arabera».

Lau.

25. artikuluko c) idatz-zatiak hurrengo edukia izango du:

«c) Portu-ekonomia, -kudeaketa, -logistika eta -ingeniaritzari lotutako gaietan eta portuetako jarduerarekin zerikusia duten beste gai batzuetan prestakuntzaz, ikerketa sustatzeaz eta garapen teknologikoaz arduratzea, bai eta portuko esparruen eta azpiegituren diseinu, ustiapen eta kudeaketarako beharrezkoak diren neurtze-sistemen eta itsasoko ozeanografia nahiz klimatologiako teknika operazionalen garapenez arduratzea ere».

Bost.

28.4 artikuluko e), f) eta g) idatz-zatiek hurrengo idazkera izango dute:

«e) Erakundearen ustiatze- eta kapital-aurrekontuak eta urte anitzeko jardute-programa akordatzea».

«f) Balantzea, galera-irabazien kontua, erakunde publikoaren urteko kudeaketari buruzko argibide-oroitidazkia eta, hala denean, emaitzen aplikazioari buruzko proposamena onestea, emaitza horietarik zein ehuneko destinatuko den erreserbak eratzeari akordatuz, inbertsioak egiteko eta Kontseilu Artezkariaren jardunbidea egokia izateko beharrezkoa den zenbatekoan».

«g) «Estatuko Portuak» erakundearen inbertsioak eta finantza-eragiketak baimentzea, merkataritzako sozietateak eratzzea eta horietan parte hartzea barne, halakoak erakundearen urte anitzeko

Seis.

Se adiciona un párrafo l) al apartado 4 del artículo 28, con el siguiente contenido:

«l) La aprobación de los pliegos reguladores de los servicios portuarios básicos».

Siete.

Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 35 y se adiciona un apartado 8, con el siguiente contenido:

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

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

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

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

jardute-programak eratortzen dituenean».

Sei.

28. artikuluko 4. paragrafoari l) idatz-zatia erantsi zaio; paragrafo horrek eduki hau izango du:

«l) Oinarrizko portu-zerbitzuen agiri arauemaileak onestea».

Zazpi.

35. artikuluko 1 eta 2. paragrafoak aldarazi dira eta artikuluko 8. paragrafoa erantsi zaio; paragrafo horiek hurrengo edukia izango dute:

Portu Agintaritzak erakunde publikoak dira, Aurrekontuei buruzko Lege Orokorren 6. artikuluko 6. paragrafoan ezarritakoak, nortasun juridiko eta ondare propioa dutenak, bai eta jarduteko gaitasun osoa ere, eta erakunde horiek arautuko dituzte euren legeria bereziak, Aurrekontu Orokorrei buruzko Legetik aplikagarri zaizkien xedapenek eta, ordezeko moduan, apirilaren 14ko 6/1997 Legeak, Estatuko Administrazio Orokorren Antolaketa eta Jardunbideari buruzkoak».

Portu Agintaritzek euren jarduerak gauzatuko dituzte antolamendu juridiko pribatuarekin bat etorriz, baita ondare-eskuraketetan eta kontratazioan ere, salbu eta botere publikoen eginkizunak gauzatzen dituztenean, antolamenduak halakoak eratxiki dizkielako.

Kontratazioaren gaian, Portu Agintaritzak, edozein kasutan, publizitate, lehia, erakundearen interesa babeste eta kontratazio-sistema sektore publikoarekin homogeneizatzearen printzipioen mende izan beharko dira, eta abenduaren 30eko 48/1998 Legeak, Uraren, Energiaren, Garraioen eta Telekomunikabideen Sektoreetako Kontratazio Prozedurei buruzkoak, ezarritakoaren mende izango dira, lege horren esparruko kontratuak egitean.

Ondare-araubideari dagokionez, arautuko dira euren legeria bereziaren arabera, eta horretan jaso gabeko alorretan, Administrazio publikoen ondare-legeriaren arabera».

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

Ocho.

El párrafo a) del artículo 36 tendrá la siguiente redacción:

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

Nueve.

Los párrafos a), b), j), k), m) y q) del apartado 1 del artículo 37 tendrán la siguiente redacción:

«a) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual».

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

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

«k) Aprobar libremente las tarifas por los servicios comerciales que presten, así

Portu Agintaritzek euren eginkizun publikoak gauzatzean, eta, zehatzago, jabari publikoa kudeatu eta erabiltzean, tasak ordainarazi eta biltzean, eta zehapenak ezartzean, emandako egintzek administrazio-bidea bukatuko dute, tributuen gaian izan ezik, gai horretako egintzei bide ekonomiko administratiboan jarri ahal izango zaielako errekurtsioa».

Zortzi.

36. artikulua a) idatz-zatiak idatzera hau izango du:

«a) Portuko zerbitzu orokorrak ematea eta oinarrizko portu-zerbitzuak baimendu eta kontrolatzea, halakoak eragingarritasun-, ekonomia-, ekoizpen- eta segurtasun-baldintza ezin hobean garatzea lortzeko, beste agintaritzak batzuen eskumenari kalterik egin gabe».

Bederatzi.

37. artikulua 1. paragrafoa a), b), j), k), m) eta q) idatz-zatiek hurrengo idatzera izango dute:

«a) Portu Agintaritzaren ustiatze- eta kapital-aurrekontuen proiektuak eta urte anitzeko jardute-programa onestea».

«b) Portuko zerbitzu orokorrak eta itsas seinaleetarako zerbitzuak kudeatzea, oinarrizko portu-zerbitzuak eta euren baimena edo emakida behar duten eragiketa eta jarduerak baimendu eta kontrolatzea».

«j) Portu-esparruan kontrolatzea merkatu-gai arriskutsuak onartu, manipulatu eta biltegitratzearen inguruko arauketa betetzen dela, bai eta azaroaren 8ko 31/1995 Legeak, Lan Arriskuak Prebenitzeari buruzkoak, 24. artikuluan jarduerak koordinatzeko ezarri betebeharrak betetzen direla ere, eta beste horrenbeste egitea segurtasun-sistemei eta suteen aurkako sistemei begira ere, kalterik egin gabe Administrazio publikoetako beste organo batzuek dituzten eskumenei, eta, batez ere, lan-araudia haustearen ondoriozko zehapen-eskumenei».

«k) Askatasunez onestea ematen dituzten merkataritza-zerbitzuen ondoriozko tarifak,

como proceder a su aplicación y recaudación».

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

«q) Autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades, y la adquisición y enajenación de sus acciones, cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1 por ciento del activo neto fijo de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

El acuerdo del Consejo de Administración deberá contar con el voto favorable de los representantes de la Administración General del Estado».

Diez.

Los párrafos f), n) y ñ) del apartado 5 del artículo 40 se redactan con el siguiente contenido:

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

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

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

Once.

El apartado 1 del artículo 41 tendrá el siguiente contenido:

El Presidente de la Autoridad Portuaria

bai eta tarifa horiek aplikatu eta biltzea ere».

«m) Emandako emakida eta baimenengatik tasak biltzea, emate-egintzan ezarritako klausula eta baldintzak betetzen direla jagotea, araubide zehatzailea aplikatzea eta portuko jabari publikoa babestu eta modu egokian kudeatzeko beharrezkoak diren neurri guztiak hartzea».

«q) Baimena ematea, Portu Agintaritzak partaidetza izan dezan sozietateetan, eta bere akzioak eskuratu edo besterendu ditzan, hartutako konpromisoek, osotasunean, ez dutenean gainditzen Portu Agintaritzaren aktibo finko garbiaren ehuneko 1, eta, betiere, eragiketa horiek ez badakarte gehieneko partaidetza irabaztea edo galtzea.

Administrazio Kontseiluaren akordioak izan beharko du Estatuko Administrazio Orokorreko ordezkarien aldeko botoa».

Hamar.

40. artikuluko 5. paragrafoko f), n) eta ñ) idatz-zatiek hurrengo idazketaren araberrako edukia izango dute:

«f) Portu Agintaritzako urteko ustiatze- eta kapital-aurrekontuen proiektuak eta horren urte anitzeko jardute-programa onestea, bai eta horiek «Estatuko Portuak» erakundeari bidaltzea ere, horien gaineko izapideak egiteko».

«n) Portu Agintaritzaren merkataritza-zerbitzuen ondoriozko tarifak ezartzea».

«ñ) Emakidak eta baimenak ematea, Sustapen Ministerioak onetsitako irizpide eta baldintza orokorren agiriekin bat etorritz, portuko jabari publikoa modu pribatiboan erabiltzearen edo modu berezian aprobetxatzearen ondoriozko tasak biltzea, bai eta merkataritza-izaerarik gabeko zerbitzuen ondoriozko tasak biltzea ere».

Hamaika.

41. artikuluko 1 paragrafoak hurrengo idazkera izango du:

Portu Agintaritzaren Lehendakaria izendatu

será designado y separado por el órgano competente de la comunidad autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad.

La designación o separación será publicada en el correspondiente diario oficial, una vez haya sido comunicada al Ministro de Fomento, quien a su vez dispondrá su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Doce.

El apartado 1 del artículo 43 tendrá la siguiente redacción:

El Director será nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente, entre personas con titulación superior y reconocida experiencia de, al menos, 10 años en técnicas y gestión portuaria.

La propuesta de nombramiento y cese será comunicada a Puertos del Estado con, al menos, una antelación de 15 días a la convocatoria del Consejo de Administración».

Trece.

El apartado 1 del artículo 47 queda redactado:

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

Catorce.

El apartado 2 del artículo 73 tendrá la

eta bananduko du autonomia-erkidegoko edo Ceuta eta Melillako organo eskudunak, lanbide-trebetasun eta egokitasun nabariko pertsonen artean.

Izendapena eta banantzea kasuan kasuko aldizkari ofizialean argitaratuko da, Sustapen Ministroari hori komunikatu ondoren; halaber, Sustapen Ministroak aginduko du hori «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratzea.

Lehendakariak aldi berean gauzatu ahal izango du kargu hori eta bera zein Portu Agintaritzako Lehendakaria izan eta Portu Agintaritza horrek partaidetza duen sozietateetako Administrazio Kontseiluaren Lehendakariaren edo Mahaikidearen kargua, bateraezintasunei buruzko legeriaren aplikazioak eratoritzen dituen betekizunekin eta ordainsari-mugekin».

Hamabi.

43. artikulua 1. paragrafoak idazkera hau izango du:

Zuzendaria izendatu eta bananduko da Administrazio Kontseiluaren erabateko gehiengoarekin, Lehendakariak hala proposatuta, goi-mailako titulazioa eta esperientzia nabarmena duten pertsonen artean, halakoek, gutxienez, 10 urte gauzatu dituztenean portuko teknikan eta kudeaketan.

Izendapen- eta banantze-proposamena «Estatuko Portuak» erakundeari komunikatuko zaio, Administrazio Kontseiluaren deialdia egin baino 15 egun lehenago gutxienez».

Hamahiru.

47. artikulua 1. paragrafoak hurrengo idazkera izango du:

Finantzaketa eta Elkartasun Funtsa eratuko dute portuetako erakunde publikoen artean zeinek izan altxorreko soberakinak eta halakoek borondatez beste batzuen eskuragarri jartzen dituzten zenbatekoekin, kasu bakoitzean merkatuko baldintzen arabera ezartzen den korrituarekin».

Hamalau.

73. artikulua 2. paragrafoak idazkera

siguiente redacción:

El consignatario, en el supuesto de que exista, estará obligado directamente ante las Autoridades Portuarias y Marítimas al pago de las liquidaciones que se establezcan por tasas u otros conceptos originados por la estancia del buque en puerto conforme a lo dispuesto en esta ley.

En el supuesto de que el buque no estuviera consignado estará obligado al pago de dichas liquidaciones el capitán del buque.

En ambos casos, el naviero o el propietario del buque estará obligado con carácter solidario.

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

Quince.

Se añade un último párrafo al apartado 2 del artículo 107, con la siguiente redacción:

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

Dieciséis.

Se adicionan dos nuevos apartados 4 y 5 al artículo 107, que tendrán la siguiente redacción:

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

La Autoridad judicial acordará el

hau izango du:

Kontsignatarioak, halakoa dagoenean, Portu eta Itsas Agintaritzei begira betebeharra izango du, ontzia portuan egotearen ondoriozko tasa edo beste kontzeptu batzuegatik zein likidazio ezarri eta likidazio horiek ordaintzeko, lege honetan xedatutakoarekin bat etorritik.

Ontzia kontsignatuta ez badago, ontziko kapitainak izango du likidazio horiek ordaintzeko betebeharra.

Bi kasuetan, ontzi-ustiatzaileak edo -jabeak ordainketa egiteko betebeharra izango du, izaera solidarioarekin.

Kontsignatarioaren erantzukizuna, ontziak zein merkatu-gai garraiatu eta merkatu-gai horien zamatzaille edo jasotzaileei begira ontzi-ustiatzaileak hartu dituen betebeharrak gauzatzeari dagokionez, merkataritzako legeria bereziak arautuko du».

Hamabost.

107. artikulua 2. paragrafoari azken idatz-zatia gehitu zaio; idatz-zati horrek hurrengo idazkera izango du:

«Erreskatearengatik Portu Agintaritzaren mesedetan sortutako zenbatekoak kreditu pribilegiatuaren izaera izango dute, Merkataritzako Kodearen 580.3 artikuluan ezarritakoaren arabera».

Hamasei.

107. artikuluari 4 eta 5. paragrafoak gehitu zaizkio; paragrafo horiek hurrengo idazkera izango dute:

Prozedura judicial edo administrazio-prozedura baten ondorioz, akordatu bada ontzi bat atxikitzea, gordetzea edo gordailutzea portuko zerbitzu-gunean, kasuan kasuko Portu Agintaritzak agintaritzaren eskatu ahal izango dio ontzia hondoratzea edo ontzi hori jendaurreko enkantean besterentzea, ontzi hori portuan egoteak benetako edo ustezko arriskua sortzen duenean pertsonentzat nahiz gauzentzako edo kalte larria eragiten dionean portuko ustiapenari.

Agintaritzaren eskatu ahal izango dio ontzia hondoratzea edo

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

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

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

Diecisiete.

Se añade un párrafo c) al apartado 5 del artículo 114, que tendrá el siguiente contenido:

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

Dieciocho.

Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 115, con la siguiente redacción:

Infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos:

- a) Incumplimiento de las obligaciones de mantener los niveles de rendimiento y de calidad para la prestación de los servicios portuarios básicos.
- b) Utilización de medios distintos de los consignados en la licencia sin autorización, cuando se causen daños a la prestación del servicio.
- c) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.

d) Incumplimiento de los requerimientos de

salmenta akordatuko du kasu bakoitzean legeak ezarritako prozedurarekin bat etorri, salbu eta uste duenean ontzia gordetzea nahitaezkoa dela prozesuaren instrukzioak dituen helburuetarako, horretarako beharrezkoa den denboran.

Era berean, jendaurreko enkanteko salmenta egingo da, prozedura judizialak iraun dezakeen denbora dela eta, ontziak modu nabarmenean galdu dezakeenean balioa; salmentaren emaitza prozeduraren arabera gordailutuko da».

Prozedura judizialaren edo administrazio-prozeduraren bidez ontziak enbargatu edo atxiki behar diren kasu guztietan, portu-jardueraren neurri bermatzaile gisa, Portu Agintaritzak ezarri edo aldaraziko du ontziak portuan duen kokalekua, horren berri emanez enbargoa edo atxikipena agindu duen agintaritzari».

Hamazazpi.

114. artikuluko 5. paragrafoari c) idatz-zatia gehitu zaio; idatz-zati horrek hurrengo idazkera izango du:

«c) Ontziek sortutako hondakinak eta zama-hondakinak itzultzeko betebeharren inguruan dagoen arautegia edo agintaritzaren eskudunak emandako jarraibideak ez betetzea».

Hemezortzi.

115. artikuluari 5. paragrafoa gehitu zaio; paragrafo horrek hurrengo idazkera izango du:

Arau-haustea oinarrizko portu-zerbitzuak ematean:

- a) Oinarrizko portu zerbitzuak emateko etekin- eta kalitate-mailei eusteko betebeharrak ez gauzatzea.
- b) Lizentzian jaso ez diren baliabideak baimenik gabe erabiltzea, zerbitzu-emateari kalteak eragiten zaizkionean.
- c) Ikertua izateari eta ikuskatzailezarekin elkarlanean aritzeari ezetza ematea edo hori oztopatzea, ikerketa eta elkarlan hori agintzen denean.

d) Informazioa emate aldera Portu

información formulados por la Autoridad Portuaria.

e) Transmisión total o parcial de las licencias sin autorización».

Diecinueve.

Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 116, con la siguiente redacción:

Infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos:

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

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

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

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

Veinte.

Se añade un nuevo párrafo i) al apartado 1 del artículo 118, con la siguiente redacción:

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

Veintiuno.

Se incorpora un nuevo párrafo e) en cada uno de los apartados 2 y 3 del artículo 120, y se modifica el apartado 9, con el siguiente contenido:

«2.e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, multa de hasta 602.000 euros».

«3.e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios básicos, multa de hasta 3.005.000 euros».

En el caso de las autorizaciones de prestación de servicios o de actividad y de las licencias de prestación de servicios portuarios básicos, las infracciones relativas a su uso o a las actividades que

Agintaritzak gauzatutako agindeiak ez betetzea.

e) Lizentziak oso osoan edo zati batean eskualdatzea baimenik gabe».

Hemeretzi.

116. artikuluari 5. paragrafoa gehitu zaio; paragrafo horrek hurrengo idazkera izango du:

Arau-haustek oinarrizko portu-zerbitzuak ematean:

a) Oinarrizko portu-zerbitzuak ematea horretarako behar den ahalbidetze-titulurik gabe.

b) Zerbitzu publikoko betebeharrak modu larrian edo behin eta berriro ez betetzea.

c) Portu-erakundeek, euren eskumenen esparruan, lehia askea babestearen inguruan emandako jarraibideak ez betetzea.

d) Lizentzien titularrek ezarri zaizkien oinarrizko baldintzak modu larrian edo behin eta berriro ez betetzea».

Hogei.

118. artikulua 1. paragrafoari i) idatz-zatia gehitu zaio; idatz-zati horrek hurrengo idazkera izango du:

«i) Oinarrizko portu-zerbitzuak ematean arau-haustek gauzatzen badira, oinarrizko portu-zerbitzua emateko lizentziaren titularra edo zerbitzua ahalbidetze-titulurik gabe ematen duena».

Hogeita bat.

120. artikuluko 2 eta 3. paragrafoei e) idatz-zatia gehitu zaie, eta artikuluko horri 9. paragrafoa gehitu zaio; idatz-zati eta paragrafo horiek hurrengo idazkera izango dute:

«2.e) Oinarrizko portu-zerbitzuak ematean gauzatutako arau-hausteetan, 602.000 eurorainoko isuna».

«3.e) Oinarrizko portu-zerbitzuak ematean gauzatutako arau-hausteetan, 3.005.000 eurorainoko isuna».

Zerbitzuak emateko edo jarduerak gauzatzeko baimenen eta oinarrizko portu-zerbitzuak emateko lizentzien kasuan, halakoen erabileraren edo bertako jardueren inguruko arau-haustek

en él se prestan podrán llevar aparejadas además la suspensión temporal de la actividad o del servicio, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.º Infracciones leves:

suspensión por un período no superior a un mes.

2.º Infracciones graves:

suspensión por un período no superior a seis meses.

3.º Infracciones muy graves:

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

Veintidós.

Se añade un párrafo e) al artículo 121, con el siguiente texto:

«e) La revocación de la licencia, cuando sea procedente».

Veintitrés.

Se adiciona un último párrafo al artículo 128, con la siguiente redacción:

«El órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá en cualquier momento del procedimiento sancionador y mediante acuerdo motivado, ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y las exigencias de los intereses generales, siempre que se trate de infracciones graves o muy graves a que se refiere esta ley.

Para ello podrá solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando fuera necesario.

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente.

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

beraiekin ekarri ahal izango dute, halaber, jarduera edo zerbitzua behin-behinean etetea, hurrengo irizpideekin bat etorritz:

1. Arau-hauste arinak:

etetea, gehienez ere hilabeteko aldian.

2. Arau-hauste astunak:

etetea, gehienez ere sei hilabeteko aldian.

3. Arau-hauste oso astunak:

etetea eta behin-behineko desgaitzeta, gehienez ere, bost urteko aldian, edozein jarduera gauzatzeko edo edozein zerbitzu emateko, kasuan kasuko egoeran».

Hogeita bi.

121. artikuluari e) idatz-zatia gehitu zaio; idatz-zati horrek hurrengo testua izango du:

«e) Lizentzia ezeztatzea, hori bidezkoa denean».

Hogeita hiru.

128. artikuluari azken paragrafoa gehitu zaio, eta horren idazkera hau da:

«Zehatzeko ahalmena egikaritzeko organo eskudunak prozedura zehatzailearen edozein unetan eta ziodun akordioaren bidez, agindu ahal izango du, kautela-neurri moduan, ontzia berehala atxikitzea, ziurtatzeko eman daitekeen ebazpenaren eragingarritasuna, prozeduraren bukaera ona, arau-haustearen ondoreak saihestea eta interes orokorren eskakizunak, betiere, lege honek aipatu dituen arau-hauste astunak edo oso astunak gauzatu badira.

Horretarako, kasuan kasuko gobernu-agintaritzari eskatu ahal izango dio segurtasun-indar eta -kidegoen elkarlana, beharrezkoa denean.

Atxikipen hori ordeztu ahal izango da behar bestekoa den abal edo bermearengatik.

Salbuespenez, kautela neurri moduan, berehala agintzen denean ontzia atxikitzea, hori berori ezarri ahal izango du Portu Agintaritzako Zuzendariak».

Veinticuatro.

Los apartados dos y cinco de la disposición transitoria cuarta tendrán la siguiente redacción:

«Dos.1.

Se considera, en todo caso, incompatible con los criterios de ocupación del dominio público portuario establecidos en esta ley el mantenimiento de concesiones otorgadas a perpetuidad, por tiempo indefinido o por plazo superior a 35 años a contar desde la entrada en vigor de esta ley.

En todos estos casos, las concesiones vigentes se entenderán otorgadas por el plazo máximo de 35 años a contar desde la entrada en vigor de esta ley.

En los demás supuestos, la revisión de las cláusulas concesionales requerirá la tramitación de un expediente, con audiencia al interesado en la forma y con los criterios que reglamentariamente se determinen».

«Cinco.

En ningún caso podrá otorgarse prórroga del plazo de concesiones existentes a la entrada en vigor de esta ley en condiciones que se opongan a lo establecido en la misma o en las disposiciones que la desarrollen.

Se entenderá, en todo caso, contraria a lo establecido en esta ley la prórroga por plazo que, acumulado al inicialmente otorgado, exceda del límite de 35 años».

Disposición final tercera.

Se deroga por Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE de 31 de diciembre de 2003, núm. 313).

Disposición final cuarta.

Desarrollo reglamentario.

El Consejo de Ministros y el Ministro de Fomento podrán, en el ámbito de sus respectivas competencias, dictar las normas reglamentarias y disposiciones administrativas de carácter general que requiera el desarrollo y aplicación de esta ley.

Disposición final quinta.

Hogeita lau.

Laugarren xedapen iragankorreko bigarren eta bosgarren paragrafoek hurrengo idazkera izango dute:

«Bi. 1.

Edozein kasutan, bateraezina da emakidei eustea, lege honetan portuko jabari publikoa okupatzeko ezarri irizpideekin, emakidok eman direnean betiko, iraupen mugagabearekin edo lege hau indarrean jarri eta 35 urtetik gorako eperako.

Kasu horietan guztietan, ulertuko da indarreko emakidak eman direla, gehienez, 35 urteko eperako, lege hau indarrean jartzen denetik.

Gainerako kasuetan, emakida-klausulak berrikus daitezen espedientea izapidetu beharko da, interesduna entzun ondoren, erregelamendu bidez ezarritako forman eta irizpideekin».

«Bost.

Inola ere ez da baimenduko lege hau indarrean jartzeko unean dauden emakiden epea luzatzea, horretarako baldintzak lege honen edo lege hau garatzen duten xedapenen aurka badoaz.

Edozein kasutan, lege honetan ezarritakoaren aurkako izango da hasierako epeari gehitutako luzapena, baturak 35 urteko muga gainditzen badu».

Azken xedapenetatik hirugarrena.

Xedapen hori indargabetu du abenduaren 30eko 62/2003 Legeak, Fiskal, Administrazio eta Lan Arloko Neurriei buruzkoak (2003ko abenduaren 31ko EAO, 313. zk.).

Azken xedapenetatik laugarrena.

Erregelamendu bidezko garatzea.

Ministroen Kontseiluak eta Sustapen Ministroak, euren eskumenen esparruan, lege hau garatzeko eta aplikatzeko beharrezkoak diren erregelamenduak eta administrazio-xedapen orokorrak eman ahal izango dituzte.

Azken xedapenetatik bosgarrena.

Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», salvo el título I de la misma que entrará en vigor el día 1 de enero del año siguiente a su publicación.

Disposición final sexta.

Autorización al Gobierno para dictar un texto refundido.

Se autoriza al Gobierno para que en el plazo de un año a partir de la publicación de esta ley en el «Boletín Oficial del Estado» elabore un texto refundido de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de esta ley, al que se incorporen las modificaciones introducidas por las siguientes disposiciones:

- a) Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- b) Artículo 47 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.
- c) Artículo 75 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.
- d) Artículo 4 del Real Decreto-ley 4/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Liberalización del Sector Inmobiliario y Transportes.
- e) Artículos 17, 33 y 79 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.
- f) Artículo 99 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.
- g) Títulos IV y V del Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el Servicio Público de Estiba y Desestiba de Buques.

La autorización a la que se refiere este apartado comprende la facultad de regularizar, aclarar y armonizar los textos legales que han de ser refundidos.

Indarrean jartzea.

Lege hau indarrean jarriko da «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratu eta hiru hilabeteko epean, horren I. titulua izan ezik; titulu hori legea argitaratu eta hurrengo urteko urtarrilaren 1ean jarriko da indarrean.

Azken xedapenetatik seigarrena.

Gobernuak baimena du testu bategina emateko.

Gobernuari baimena ematen zaio, lege hau «Estatuko Aldizkari Ofizialean» argitaratu eta urtebeteko epean testu bategin bat egiteko, kontuan hartuta azaroaren 24ko 27/1992 Legea, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzkoa, eta lege hau, hurrengo xedapenek egindako aldarazpenekin:

- a) Abenduaren 26ko 62/1997 Legea, azaroaren 24ko 27/1992 Legea, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzkoa, aldaraztekoa.
- b) Abenduaren 30eko 50/1998 Legearen, Fiskal, Administrazio eta Lan Arloko Neurriei buruzkoaren, 47. artikulua.
- b) Abenduaren 29ko 14/2000 Legearen, Fiskal, Administrazio eta Lan Arloko Neurriei buruzkoaren, 75. artikulua.
- d) Ekainaren 23ko 4/2000 Errege Lege-dekretuaren, Higiezinaren Sektorea eta Garraioak Liberalizatzeko Presako Neurriei buruzkoaren, 4. artikulua.
- e) Abenduaren 27ko 24/2001 Legearen, Fiskal, Administrazio eta Lan Arloko Neurriei buruzkoaren, 17, 33 eta 79. artikulua.
- b) Abenduaren 30eko 53/2002 Legearen, Fiskal, Administrazio eta Lan Arloko Neurriei buruzkoaren, 99. artikulua.
- g) Maiatzaren 23ko 2/1986 Errege Lege-dekretuaren, Ontzien Zamak Sartzeko eta Ateratzeko Zerbitzu Publikoari buruzkoaren, IV eta V. tituluak.

Lerrokada honek aipatu baimenak bere baitan hartzen du, bateratu beharreko lege-testuak erregularizatu, argitu eta harmonizatzeko ahalmena.