



Guía sobre Legislación Portuaria

URÍA MENÉNDEZ

ADVERTENCIA

La presente Guía tiene una finalidad exclusivamente divulgativa en relación con aquellos aspectos de Derecho Portuario contenidos en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En consecuencia, la información y comentarios que aquí se reflejan son meramente consultivos.

La presente Guía está actualizada a 31 de julio de 2012. URÍA MENÉNDEZ no asume compromiso alguno de actualización o revisión de su contenido.

Obra realizada, bajo la coordinación de Tomás Fernández-Quirós Tuñón y Julio López Quiroga, por el Grupo de Práctica de Marítimo, Transporte y Logística de URÍA MENÉNDEZ.

Colaboradores:

Alfredo Cabellos Ballenilla, Antonio Quirós de Sas, Luz Martínez de Azcoitia, Ana Pocklington Vicente, Candela Zarauza Casas, Hannah de Bustos Lanza, Isabel Meca Gavila.

DATOS DE CONTACTO

MARÍTIMO, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Carlos López-Quiroga Teijeiro

T: +34 91 586 07 68

carlos.lopezquiroga@uria.com

Tomás Fernández-Quirós Tuñón

T: + 34 91 586 07 62

tomas.fernandezquiros@uria.com

Julio López Quiroga

T: + 34 91 586 05 58

julio.lopezquiroga@uria.com

Alfredo Cabellos Ballenilla

T: + 34 91 586 05 47

alfredo.cabellos@uria.com

Antonio Quirós de Sas

T: + 34 91 586 07 62

antonio.quiros@uria.com

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	13
1.1 El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 del septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.....	13
1.2 Los puertos	14
2. ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA DEL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL	19
2.1 Los órganos públicos portuarios	19
2.2 El Organismo Público Puertos del Estado	19
2.3 Las Autoridades Portuarias.....	22
2.4 El régimen presupuestario, contable, tributario, patrimonial y de recursos humanos de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias	27
3. EL RÉGIMEN DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA	31
4. LAS OBRAS PÚBLICAS PORTUARIAS	33
4.1 El planeamiento urbanístico portuario	33
4.2 Las obras públicas en el dominio público portuario	34
5. MEDIOAMBIENTE Y SEGURIDAD PORTUARIA	37
5.1 Medioambiente portuario	37
5.2 Seguridad portuaria	38

6. EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL	39
6.1 Delimitación del dominio público portuario y su utilización	39
6.2 Las autorizaciones demaniales portuarias	43
6.3 Las concesiones demaniales portuarias	45
6.4 El contrato de concesión de obra pública portuaria.....	59
7. LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL	61
7.1 Régimen de prestación de los servicios en los puertos de interés general	61
7.2 Los servicios portuarios	62
7.3 Los servicios portuarios técnico-náuticos	71
7.4 Los servicios al pasaje.....	72
7.5 Los servicios de manipulación de mercancías	72
7.6 Los servicios de recepción de desechos generados por buques ...	74
7.7 Los servicios portuarios en régimen de autoprestación e integración de servicios	75
7.8 Los servicios comerciales	77
7.9 El servicio de señalización marítima.....	78
8. RÉGIMEN ECONÓMICO DEL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL	79
8.1 Los recursos económicos del sistema portuario estatal	79
8.2 Consideraciones generales sobre las tasas portuarias.....	81
8.3 Tasa de ocupación	82
8.4 Tasa de actividad	86
8.5 Tasas de utilización	90
8.6 Tasa del buque (T-1)	92
8.7 Tasa del pasaje (T-2)	96

8.8 Tasa de la mercancía (T-3)	98
8.9 Tasa de la pesca fresca (T-4)	102
8.10 Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5)	103
8.11 Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6)	103
8.12 Tasa de ayudas a la navegación	104
8.13 Las tarifas de las Autoridades Portuarias	105
9. EL RÉGIMEN SANCIONADOR Y DE POLICÍA EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL	107
9.1 Las funciones de policía portuaria y las medidas que garantizan la actividad portuaria.....	107
9.2 El régimen sancionador portuario.....	109

1.1 El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 del septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

¿Cuál es el origen del Real Decreto Legislativo 2/2011?

En los últimos diecinueve años, tras la aprobación en 1992 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de 1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se han operado distintas reformas parciales de dicha Ley en 1997, 2003 y, por último en 2010. En alguno de esos casos su reforma parcial se acometió incluso con ocasión de la promulgación de nuevas Leyes, como fue la Ley 48/2003, que llevaban a cabo una profunda y nueva regulación de algunas instituciones portuarias. No puede olvidarse que la reforma de 2003 se enmarcó en el ámbito de la entonces pretendida, pero finalmente fallida, propuesta de Directiva comunitaria para la liberalización de servicios portuarios. Aunque dicha Directiva no fue adelante, el legislador español de 2003 avanzó en el ánimo liberalizador que la informaba, ánimo que no desapareció en la posterior reforma de 2010.

Pues bien, con el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 del septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante -recientemente modificado por la Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2012- (TRLPEMM), se da, finalmente, cumplimiento al mandato dado al Gobierno de refundir las principales normas vigentes en materia de Derecho portuario y de la marina mercante, primero, por la disposición final sexta de la Ley 48/2003 y, posteriormente, por la disposición final séptima de la Ley 33/2010 (prorrogándose el plazo establecido en ésta mediante la disposición adicional novena de la Ley 43/2010, de 30 de diciembre).

Los 320 artículos del TRLPEMM se ordenan en un título preliminar y tres libros, el primero dedicado al sistema portuario de titularidad estatal; el segundo a la Marina Mercante; y, el

tercero, común a ambas materias, establece el régimen de policía marítima y portuaria. A ellos hay que unir 33 disposiciones adicionales, 8 transitorias, 4 finales y 3 anexos.

Esta Guía, sin embargo, se refiere únicamente a las normas contenidas en el TRLPEMM relativas al sistema portuario de interés general.

¿Qué normas se refunden?

El TRLPEMM refunde, esencialmente, la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (que fue objeto, entre otras, de una importante modificación llevada a cabo mediante la Ley 62/1997, de 26 de diciembre), y la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general (modificada sustancialmente por la Ley 33/2010, de 5 de agosto).

El TRLPEMM, que fue publicado en el Boletín Oficial del Estado número 253 de 20 de octubre de 2011 (publicándose la rectificación de errores en el Boletín Oficial del Estado número 73 de 26 de marzo de 2012), entró en vigor el 21 de octubre de 2011.

Tras su entrada en vigor, estas normas legales que se refunden se declaran expresamente derogadas con excepción, sin embargo, de algunas de sus disposiciones transitorias expresamente referidas en la disposición transitoria segunda del TRLPEMM y de aquellas otras que amparen situaciones ya creadas por dichas disposiciones y que habrán de entenderse aplicables hasta que se consumen los efectos de tales situaciones (disposición transitoria primera del TRLPEMM).

Para concluir con esta introducción, conviene reiterar que el TRLPEMM se ha visto recientemente modificado, en tres de sus preceptos, por las disposiciones finales vigésima segunda, vigésima tercera y vigésima cuarta de la Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2012.

1.2 Los puertos

¿Qué es un puerto marítimo?

A los efectos de la aplicación de la legislación portuaria estatal, el puerto marítimo es definido en el artículo 2 del TRLPEMM como el conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna las condiciones físicas (naturales o artificiales) y de organización que permita la realización de las operaciones de tráfico portuario y haya sido autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración territorial competente.

Definición legal de puerto marítimo de la que puede inferirse el estado actual de la función económica que viene atribuida a los puertos. En efecto, desde su histórica consideración como lugares seguros donde los buques quedaban al refugio de los peligros de la mar (idea que quedaba patente en la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 y en el Real Decreto-ley de 19 de enero de 1928, que aprobó la Ley de Puertos de 1928), pasando por su función de específicas localizaciones costeras donde realizar intercambios modales, en los tiempos actuales los puertos se configuran como verdaderos nodos o centros de actividad económica que extienden su ámbito de influencia mucho más allá del perímetro portuario.

A esta función económica, que complementa a aquellas otras que históricamente justificaron la aparición de los puertos, responde la regulación establecida en nuestras normas de Derecho portuario. Porque, en realidad, el concepto de puerto marítimo, si bien muestra la evolución ahora expuesta, no ha perdido sus funciones primigenias. Por ello, el citado artículo 2 del TRLPEMM requiere que, para la consideración como puerto, concurren una serie de elementos estrechamente vinculados a aquellas otras finalidades: una superficie de agua (no inferior a media hectárea), debidamente abrigada y con calado bastante para permitir el acceso de los buques que hayan de utilizar el puerto; zonas de fondeo, amarre o atraque que posibiliten la estancia segura de los buques; espacios destinados al depósito de mercancías; infraestructuras terrestres de acceso al puerto que permitan la conexión tierra-mar, etc.

En resumen, no puede dudarse del fundamental papel que juegan los puertos en la economía de un país periférico como España, con 7.780 kilómetros de costa, y en el que el tráfico marítimo de mercancías generales importadas absorbió, en 2009, una cuota del 76,6 por 100, y el de las exportadas, un 49,14 por 100, según reflejan los datos del Anuario Estadístico de Puertos del Estado del año 2009. Por su parte, y según el Anuario Estadístico de Puertos del Estado del año 2010, último publicado, el tráfico de mercancías del sistema portuario de titularidad estatal alcanzó, en dicha anualidad, más de 432 millones de toneladas, lo que representa un aumento del 4,72 por 100 en relación con el año 2009.

¿Cómo se clasifican los puertos marítimos?

Los puertos marítimos se clasifican, atendiendo a su finalidad, en puertos comerciales y no comerciales. Los puertos comerciales son, a decir del artículo 3 del TRLPEMM, aquellos puertos marítimos que, por razón a las características de su tráfico, reúnen unas condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo que permiten que puedan desarrollarse actividades comerciales portuarias (carga, estiba, desestiba, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías, siempre que precise de la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas), tráfico de pasajeros (distinto del transporte local o de ría), aviallamiento y reparación de buques.

No son puertos comerciales, por el contrario y a los efectos del TRLPEMM, los puertos pesqueros, los puertos deportivos ni aquellos que sirven al exclusivo objeto de dar refugio a los buques en caso de temporal (y siempre que en éstos no se realicen operaciones comerciales portuarias o, llevándose a cabo, éstas tengan carácter esporádico y escasa importancia).

Ahora bien, nada impide que los puertos comerciales de interés general dependientes de la Administración del Estado, puedan gestionar (y gestionen) los espacios y dársenas pesqueras o destinadas al amarre de embarcaciones deportivas y de recreo situados dentro de su zona de servicio (artículo 3.6 del TRLPEMM).

Atendiendo a su relevancia dentro del sistema portuario español, los puertos pueden calificarse, asimismo, como puertos de interés general. Son puertos de interés general, a los que, como veremos, se aplica la normativa portuaria estatal, aquellos listados en el Anexo I del TRLPEMM. Su calificación como tal requiere, según el artículo 4 del TRLPEMM, la concurrencia de alguna de las siguientes circunstancias: (a) que se realicen actividades comerciales marítimas internacionales; (b) que su zona de influencia comercial afecte a más de una Comunidad Autónoma; (c) que sirvan a un sector o establecimiento de importancia estratégica para la economía nacional o, (d) igualmente, por la relevancia del volumen anual y de las características de sus actividades comerciales marítimas; o, (e) que por sus condiciones técnicas o geográficas, constituyan enclaves esenciales para la seguridad del tráfico marítimo.

Comunidad Autónoma	Puertos de interés general
Andalucía	Huelva; Sevilla y su ría; Cádiz y su bahía (incluido el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezuela y Puerto Sherry); Tarifa; Bahía de Algeciras; Málaga; Motril; Almería; Carboneras.
Asturias	Gijón-Musel; Avilés.
Canarias	Arrecife; Puerto Rosario; Las Palmas (incluido el de Salinetas y el de Arinaga); Santa Cruz de Tenerife (incluido el de Granadilla); Los Cristianos; La Hondura; San Sebastián de la Gomera; Santa Cruz de la Palma; la Estaca.
Cantabria	Santander
Cataluña	Tarragona; Barcelona.
Ceuta y Melilla	Ceuta; Melilla.
Comunidad Valenciana	Alicante; Gandía; Valencia; Sagunto; Castellón.
Galicia	San Ciprián; Ferrol y su ría; A Coruña; Villagarcía de Arosa y su ría; Marín y ría de Pontevedra; Vigo y su ría.
Islas Baleares	Palma de Mallorca; Alcudia; Mahón; Ibiza; La Savina.
Murcia	Cartagena (incluida la dársena de Escombreras)
País Vasco	Pasajes; Bilbao.

No obstante esta relación, mediante providencia de 14 de febrero de 2012, el Tribunal Constitucional ha admitido a trámite el recurso de inconstitucionalidad 322 - 2012 promovido por el Gobierno de Canarias frente a la inclusión de Los Cristianos y Guía de Isora como puertos de interés general.

¿Cuál es la distribución de competencias en materia portuaria?

La distinción entre puertos de interés general, y aquéllos que no lo son, deviene esencial. Y ello porque el artículo 149.1.20^a de la Constitución atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general (artículo 11 del TRLPEMM). Por el contrario, el artículo 148.1.6^a de la Constitución, dispone que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias, entre otras, en materia de puertos de refugio, los puertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

Dada la tradición histórica de dependencia estatal del dominio público portuario, la competencia sobre los puertos de interés general, que en general coinciden con los que desarrollan actividades comerciales, corresponde a la Administración del Estado; y a las Comunidades Autónomas, aquellos puertos de refugio, deportivos y los no comerciales.

En relación con la citada distribución competencial establecida en la Constitución, la sentencia del Tribunal Constitucional número 40/1998, de 19 de febrero de 1998 ha señalado que los artículos 148 y 149 de la Constitución responden a dos técnicas diferentes en la distribución de competencias, ambas sobre la base de partida del llamado principio dispositivo: frente al criterio general y formalizado del artículo 149.1.20 (interés general), se sitúa el criterio individualizador y descriptivo del artículo 148.1.6 (puertos de refugio, deportivos y no comerciales). Partiendo de ello, cuando una Comunidad Autónoma, conforme al artículo 149.1.20 de la Constitución, asume competencias sobre puertos, con la salvedad de los de interés general, no está asumiendo, por esa sola circunstancia y sin otra consideración, la competencia sobre los puertos que, con arreglo al artículo

148.1.6 de la Constitución, las Comunidades Autónomas que se rijan por este precepto pueden asumir. Pero, en todo caso, asumidas las competencias de esta forma genérica (por exclusión de aquellas que competen al Estado) parece claro que ya está comprendiendo ahí las competencias que hubiera podido en todo caso asumir por la vía del artículo 148.1.6 de la Constitución.

Han asumido competencias en materia de puertos, en los distintos estatutos de autonomía, las siguientes Comunidades Autónomas:

Comunidad Autónoma	Estatuto de Autonomía	Competencias portuarias autonómicas exclusivas
Andalucía	Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo (artículo 64.1.5 ^o)	Puertos de refugio, puertos deportivos y, en general, puertos que no tengan la calificación legal de interés general del Estado.
Asturias	Ley Orgánica 7/1981, de 30 de diciembre modificada por la Ley Orgánica 1/1999, de 5 de enero (artículo 10.Uno.9)	Puertos de refugio, puertos que no sean de interés general del Estado.
Canarias	Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto modificada por la Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre (artículo 30.22)	Puertos que no tengan la calificación de interés general por el Estado; puertos de refugio y pesqueros; puertos deportivos.
Cantabria	Ley Orgánica 8/1981, de 30 de diciembre, modificada por la Ley Orgánica 11/1998, de 30 de diciembre (artículo 24.8)	Puertos que no sean de interés general del Estado.
Cataluña	Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio (artículo 140.1)	Puertos en el territorio de Cataluña que no tengan la calificación legal de interés general.
Ceuta	Ley Orgánica 1/1995, de 13 de marzo (artículo 21.1.4)	Puertos deportivos.
Comunidad Valenciana	Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, modificada por la Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril (artículo 49.1.15)	Puertos de la Comunidad Valenciana, sin perjuicio de lo que disponen los números 20 y 21 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución.
Galicia	Ley Orgánica 1/1981, de 6 de abril (artículo 27.9)	Puertos no calificados de interés general por el Estado y los puertos de refugio y puertos deportivos.
Islas Baleares	Ley Orgánica 2/1983, de 25 de febrero, modificado por Ley Orgánica 1/2007, de 28 de febrero (artículo 30.5)	Puertos no calificados de interés general por el Estado, y puertos de refugio y puertos deportivos.
Melilla	Ley Orgánica 2/1995, de 13 de marzo (artículo 21.1.4 ^a)	Puertos deportivos.
Murcia	Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio, modificado por Ley Orgánica 1/1998, de 15 de junio (artículo 10.Uno.5)	Puertos que no tengan la calificación de interés general, en los términos del artículo 149.1.20 ^a de la Constitución.
País Vasco	Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre (artículo 10.32)	Puertos sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 ^a de la Constitución.

Por último, señalar que, conforme al artículo 4 del TRLPEMM, el cambio de clasificación de un puerto (tanto su declaración como la pérdida de su consideración como puerto de interés general) compete al Gobierno, mediante Real Decreto, previa tramitación del correspondiente expediente por el Ministerio de Fomento. Aquellos puertos que perdieren la condición de puerto de interés general, pasarán a ser titularidad de la Comunidad Autónoma donde estuviese situado, siempre que ésta hubiese asumido las necesarias competencias para resultar titular de dicho puerto.

¿Cuál es el régimen jurídico del sistema portuario estatal?

La legislación estatal en materia portuaria se recoge, principalmente, en el TRLPEMM. Esta norma refunde, como decíamos, las disposiciones legales que, hasta la fecha, configuraban el régimen jurídico fundamental del sistema portuario estatal. El TRLPEMM resulta de aplicación, por tanto, a los puertos de interés general. No así, por el contrario, a aquellos puertos o zonas dentro de un puerto afectas a un servicio militar, a las que no resulta de aplicación el TRLPEMM (artículo 14.1 y disposición adicional quinta del TRLPEMM).

No obstante lo anterior, la esencial ubicación de los puertos en el litoral exige tener en consideración, en ocasiones, las normas establecidas en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas y en el Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento general de desarrollo y ejecución de la Ley de costas.

¿Qué legislación autonómica regula los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas?

Esta Guía tiene por objeto el estudio de la normativa estatal en materia de puertos; no obstante, en el siguiente cuadro se recogen las disposiciones normativas que, en ejercicio de las competencias asumidas en sus respectivos estatutos de autonomía y teniendo por finalidad la regulación de los respectivos puertos autonómicos, han promulgado algunas Comunidades Autónomas.

Comunidad Autónoma	Legislación
Andalucía	Ley 21/2007, de 18 de diciembre de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía; Decreto 368/2011, de 20 de diciembre, sobre servicios públicos portuarios, actividades en puertos y tasas portuarias.
Canarias	Ley 14/2003, de 8 de abril, de puertos de Canarias; Decreto 52/2005, de 12 de abril, que aprueba el reglamento de puertos de Canarias.
Cantabria	Ley 5/2004, de 16 de noviembre, de puertos de Cantabria.
Cataluña	Ley 5/1998, de 17 de abril, de puertos de Cataluña; Decreto 258/2003, de 21 de octubre, que aprueba el reglamento de puertos de Cataluña.
Islas Baleares	Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Islas Baleares; Decreto 11/2011, de 18 de febrero, que aprueba el desarrollo y ejecución de determinados aspectos de la Ley de puertos de las Islas Baleares.
Murcia	Ley 3/1996, de 16 de mayo, de puertos de la Región de Murcia.

2.1 Los órganos públicos portuarios

¿Cómo se organiza el sistema portuario estatal?

Según establecen los artículos 12 y 13 del TRLPEMM, la competencia sobre los puertos de interés general se atribuye en exclusiva a la Administración General del Estado, a través del Ministerio de Fomento, y se ejerce mediante un único modelo de gestión portuaria cuyos pilares son las Autoridades Portuarias, encargadas de la gestión directa de los puertos de interés general en régimen de autonomía, y Puertos del Estado, al que se encomienda la coordinación y control de eficiencia del sistema portuario.

2.2 El Organismo Público Puertos del Estado

¿Cuál es el régimen jurídico del Organismo Público Puertos del Estado?

El Organismo Público Puertos del Estado, al que en adelante nos referiremos como Puertos del Estado, se constituye como un ente de derecho público de los previstos en el artículo 2.1.g) de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, adscrito al Ministerio de Fomento, con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como plena capacidad de obrar. Sus actividades se ajustarán al ordenamiento jurídico privado, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que le vengan atribuidas por el ordenamiento jurídico (artículo 16 del TRLPEMM).

Ha de señalarse que Puertos del Estado no ha adaptado su naturaleza jurídica a ninguna de las previstas para los organismos públicos, organismos autónomos o entidades públicas empresariales, en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Su régimen patrimonial, será el establecido en los artículos 42 a 46 del TRLPEMM y en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (artículo 110.2 de la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas). Y, por lo que se refiere a su régimen de contratación, habrá de estarse a lo dispuesto en la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (bajo cuya disposición adicional segunda, apartado 10, Puertos del Estado tiene la consideración de entidad contratante a los efectos establecidos en el artículo 3 de dicha norma legal), en el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (a cuyos efectos, su disposición adicional vigésima segunda equipara Puertos del Estado a una entidad pública empresarial) y a la Orden FOM/4003/2008, de 22 de julio, por la que se aprueban las normas y reglas generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

Por lo demás, los actos que dictase Puertos del Estado en el ejercicio de las funciones públicas que le vengan encomendadas, agotarán la vía administrativa, siendo entonces recurribles en vía contencioso-administrativa; salvo aquellos emitidos en materia tributaria que serán recurribles en vía económico-administrativa, conforme a la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.

¿Qué competencias se atribuyen a Puertos del Estado?

El artículo 17 del TRLPEMM establece como competencias de Puertos del Estado, entre otras, las siguientes: (a) la ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal; (b) la coordinación de los diferentes órganos de la Administración General del Estado que ejercen competencias en el ámbito portuario; y (c) la planificación, coordinación (a través de la Comisión de Faros) y control del sistema de señalización marítima español.

¿Qué funciones tiene atribuidas Puertos del Estado?

Para la consecución de los objetivos enunciados, el artículo 18 del TRLPEMM atribuye a Puertos del Estado, entre otras, las siguientes funciones: (a) aprobar y definir los objetivos del conjunto del sistema portuario estatal y controlar el cumplimiento de estos, establecidos en los Planes de Empresa de las Autoridades Portuarias (artículo 40 del TRLPEMM); (b) aprobar la programación financiera y de inversiones de las Autoridades Portuarias; (c) proponer las aportaciones que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado para inversiones de las Autoridades Portuarias en obras e infraestructuras; (d) definir los criterios para la aplicación de las disposiciones generales en materia de seguridad (en coordinación con el Ministerio del Interior y, en su caso, con las Comunidades Autónomas), de obras y adquisiciones y de relaciones económicas y comerciales con los usuarios; (e) autorizar, cuando proceda, la participación de las Autoridades Portuarias en sociedades mercantiles y la adquisición o enajenación de sus acciones; (f) inspeccionar y controlar y, en su caso, prestar, el servicio de señalización marítima; (g) en defecto de su asunción por el Ministerio de Fomento, representar a la Administración General del Estado en materia portuaria y de señalización marítima en organismos y comisiones internacionales; (h) impulsar medidas de coordinación en la política comercial (particularmente, internacional) de las Autoridades Portuarias; (i) someter a la aprobación del Ministerio de Fomento el Reglamento de Explotación y Policía de los puertos; (j) coordinar y supervisar las actuaciones de los diferentes órganos de la Administración General

del Estado con competencias en materia de intermodalidad, logística y transporte, que se refieran a los puertos de interés general; (k) dictar recomendaciones para fijar objetivos y líneas comunes de actuación en todo el sistema portuario de interés general; (l) elaborar las estadísticas de tráfico y de otras materias de interés para el sistema portuario; (m) elaborar un informe anual, para su remisión a las Cortes Generales, relativo a la ejecución de la política portuaria.

¿Cuáles son los órganos de funcionamiento de Puertos del Estado?

Conforme al artículo 20 del TRLPEMM, Puertos del Estado estará regido por el Consejo Rector y el Presidente y será asistido por el Consejo Consultivo de Puertos del Estado. Según lo dispuesto en los artículos 21 y 22 del TRLPEMM, la composición, duración del cargo, nombramiento y funciones de tales órganos de gobierno y administración, pueden resumirse de la siguiente forma:

Órgano	Composición y duración del cargo	Nombramiento	Funciones
Consejo Rector	Presidente + entre 12 y 15 miembros (4 años)	Ministro de Fomento	<ul style="list-style-type: none"> - Otorgar apoderamientos. - Establecer las reglas de funcionamiento del Consejo Rector. - Acordar los presupuestos de explotación y de capital y el programa de actuación plurianual. - Aprobar las cuentas anuales. - Autorizar las inversiones (incluida la participación en sociedades). - Acordar el ejercicio de acciones legales. - Realizar los actos de gestión y disposición sobre el patrimonio. - Declarar la innecesaridad de los bienes demaniales, previa a su desafectación.
Presidente		Gobierno (mediante Real Decreto)	<ul style="list-style-type: none"> - Representar a Puertos del Estado y a su Consejo Rector. - Convocar las reuniones del Consejo Rector. - Presentar al Consejo Rector los anteproyectos de presupuestos y cuentas anuales. - Ordenar pagos y disponer gastos. - Proponer al Consejo Rector los objetivos del sistema portuario. - Decidir las cuestiones no reservadas al Consejo Rector. - Ejercer las facultades delegadas por el Consejo Rector.

Por su parte, el Consejo Consultivo de Puertos del Estado estará formado por el Presidente de Puertos del Estado y un representante de cada Autoridad Portuaria, correspondiéndole al Ministerio de Fomento la aprobación de las normas relativas a su funcionamiento (que aún no han sido aprobadas).

2.3 Las Autoridades Portuarias

¿Cuál es el régimen jurídico de las Autoridades Portuarias?

El artículo 24 del TRLPEMM define las Autoridades Portuarias como entidades de derecho público de las previstas en el artículo 2.1.g) de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, adscritas al Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado, con personalidad jurídica propia y patrimonio propio independiente del patrimonio del Estado, con plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y sujetas al ordenamiento jurídico privado, excepto en el ejercicio de funciones públicas que tuviesen atribuidas.

Por lo que se refiere al régimen patrimonial y de contratación, resulta plenamente de aplicación lo antes expuesto en relación Puertos del Estado. Y así, en cuanto al régimen patrimonial, ha de estarse a lo dispuesto en el artículo 110.2 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas. Por su parte, la contratación que realicen las Autoridades Portuarias queda sujeta a lo establecido en la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (en su consideración de entidades contratantes), al Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (a cuyos efectos, las Autoridades Portuarias se consideran entidades públicas empresariales) y a la Orden FOM/4003/2008, de 22 de julio, por la que se aprueban las normas y reglas generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

Al igual que Puertos del Estado, las Autoridades Portuarias tampoco han adaptado su naturaleza jurídica a ninguna de las formas previstas para los organismos públicos.

Los actos dictados por las Autoridades Portuarias agotan la vía administrativa, excepto en materia tributaria, en cuyo caso serán recurribles en vía económico-administrativa.

Por lo que se refiere a los acuerdos adoptados por los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias contrarios a lo prevenido en el Plan de Empresa o que incurran en cualquier otra infracción de lo previsto en el TRLPEMM, dispone el artículo 35 del TRLPEMM, que podrán ser objeto de recurso, únicamente a instancias de Puertos del Estado o de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se ubique el puerto, ante el Ministerio de Fomento de acuerdo con el procedimiento regulado en los artículos 107 a 119 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Ello, no obstante, sin perjuicio de las facultades de revisión de oficio reguladas en la citada Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y, en materia tributaria, en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria. En ambos casos, corresponderá la tramitación del procedimiento de revisión al Ministerio de Fomento. También es competencia del Ministerio de Fomento, resolver el procedimiento de revisión, excepto

en aquellos de materia tributaria, que deben ser resueltos por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

¿Cuáles son las Autoridades Portuarias existentes en España?

Se incluye a continuación un cuadro donde se recogen las 28 Autoridades Portuarias existentes en España, junto con los puertos de interés general gestionados por cada una de ellas.

Autoridad Portuaria (AP)	Puertos de interés general
AP A Coruña	A Coruña
AP Alicante	Alicante
AP Almería	Almería; Carboneras
AP Avilés	Avilés
AP Bahía de Algeciras	Tarifa; Algeciras-La Línea
AP Bahía de Cádiz	Cádiz y su bahía (incluido el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezueta y Puerto Sherry)
AP Baleares	Palma de Mallorca; Alcudia; Mahón; Ibiza; La Savina
AP Barcelona	Barcelona
AP Bilbao	Bilbao
AP Cartagena	Cartagena (incluida la dársena de Escombreras)
AP Castellón	Castellón
AP Ceuta	Ceuta
AP Ferrol San Ciprián	San Ciprián; Ferrol y su ría
AP Gijón	Gijón-Musel
AP Huelva	Huelva
AP Las Palmas	Arrecife; Puerto Rosario; Las Palmas (incluido el de Salinetas y el de Arinaga)
AP Málaga	Málaga
AP Marín y Ría de Pontevedra	Marín y ría de Pontevedra
AP Melilla	Melilla
AP Motril	Motril
AP Pasaia	Pasajes
AP Santa Cruz de Tenerife	Santa Cruz de Tenerife (incluido el de Granadilla); Los Cristianos; La Hondura; San Sebastián de la Gomera; Santa Cruz de la Palma; la Estaca
AP Santander	Santander
AP Sevilla	Sevilla y su ría
AP Tarragona	Tarragona
AP Valencia	Gandía; Valencia; Sagunto
AP Vigo	Vigo y su ría
AP Villagarcía de Arosa	Villagarcía de Arosa y su ría

Del cuadro expuesto se infiere, a decir del artículo 24.4 del TRLPEMM, que mediante Real Decreto, podrá atribuirse a una Autoridad Portuaria la gestión de varios puertos situados en el territorio de una misma Comunidad Autónoma. En estos supuestos en los que una sola Autoridad Portuaria gestiona distintos puertos, su ámbito de competencia se extiende a la zona de servicio de cada uno de ellos y a los espacios afectos a la zona de señalización marítima que se le asignasen (artículo 28 del TRLPEMM).

También mediante Real Decreto se podrá crear una nueva Autoridad Portuaria a fin de que gestione un puerto de nueva creación (artículo 24.6 del TRLPEMM), sin perjuicio de que, alternativamente, la gestión de este nuevo puerto pueda atribuirse, mediante orden del Ministerio de Fomento, a la competencia de una Autoridad Portuaria ya existente en la Comunidad Autónoma donde se ubique (artículo 24.5 del TRLPEMM).

¿Cuáles son las competencias que se atribuyen a las Autoridades Portuarias?

Las competencias que el artículo 25 del TRLPEMM atribuye a las Autoridades Portuarias (y que se extienden, respecto de cada una de ellas, dentro de los límites de la zona de servicio del puerto y los espacios afectos al servicio de señalización marítima) son, entre otras, las siguientes: (a) la prestación de los servicios generales y la gestión y control de los servicios portuarios; (b) la ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios; (c) la proyección, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto y de las señales marítimas que se les encomiendan; (d) la gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que les sean adscritas; (e) el fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario; y, (f) la coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario y del tráfico portuario.

¿Qué funciones tienen atribuidas las Autoridades Portuarias?

Actuando bajo el principio de autonomía funcional y de gestión consagrado en el artículo 24.3 del TRLPEMM, a las Autoridades Portuarias se encomiendan, entre otras, las siguientes funciones (artículo 26 del TRLPEMM): (a) aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital y el programa de actuación plurianual; (b) gestionar los servicios comunes y los de señalización marítima, y autorizar y controlar los servicios portuarios y comerciales; (c) coordinar la actuación de los órganos administrativos que ejerzan actividades en el puerto; (d) ordenar y planificar los usos de la zona de servicio del puerto; (e) redactar los planes especiales de ordenación urbanística de la zona de servicio del puerto; (f) proyectar y construir las obras necesarias programadas; (g) aprobar las correspondientes Ordenanzas Portuarias; (h) controlar en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa relativa a las mercancías peligrosas (Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos), a los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, y contra incendios y de prevención y control de emergencias; (i) aprobar libremente las tarifas por los servicios comerciales que presten; (j) otorgar las concesiones y autorizaciones de uso del dominio público portuario y otorgar las licencias de prestación de servicios portuarios; (k) vigilar el cumplimiento de las concesiones y autorizaciones demaniales; (l) gestionar su política comercial internacional; (m) autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades; (n) instalar y mantener la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso a los puertos; (o) promover que las infraestructuras y servicios portuarios respondan a una adecuada intermodalidad marítimo-terrestre; y (p) administrar las infraestructuras ferroviarias de su titularidad (artículo 36 de la Ley 39/2003,

de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y artículos 49 y 50 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario).

¿Cuáles son los órganos de funcionamiento de las Autoridades Portuarias?

Según dispone el artículo 29 del TRLPEMM, son órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias su Consejo de Administración y su Presidente; el Director asume la gestión de la Autoridad Portuaria; y, como órgano de asesoramiento, cada Autoridad Portuaria cuenta con un Consejo de Navegación y Puerto.

En el siguiente cuadro se recogen de forma resumida, la composición, duración del cargo, nombramiento y funciones del Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias, extremos, todos ellos, regulados en el artículo 30 del TRLPEMM:

Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria		
Composición y duración del cargo	Nombramiento de los vocales	Funciones
<p>Presidente de la Autoridad Portuaria + Capitán Marítimo + entre 10 y 13 (16, en Canarias y Baleares) vocales (4 años)</p>	<p>Por la Comunidad Autónoma, respetando los siguientes criterios de representación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 de la Administración del Estado (además del Capitán Marítimo); - 4 de la Comunidad Autónoma (además del Presidente); - 1 por cada Cabildo o Consell en las Islas Canarias y Baleares; y, - Respecto del resto de vocales: <ul style="list-style-type: none"> 33% del municipio donde se localice la zona de servicio del puerto; y, 66% de Cámaras de Comercio, organizaciones empresariales o sindicales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Regir y administrar el puerto. - Otorgar apoderamientos. - Aprobar la organización de la entidad y establecer sus normas. - Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital y su programa de actuación plurianual. - Aprobar las cuentas anuales. - Autorizar las inversiones (incluida la participación en sociedades). - Ejercer las facultades de policía. - Fijar los objetivos de gestión anuales. - Proponer las operaciones financieras que deban ser aprobadas por Puertos del Estado. - Autorizar créditos. - Fijar tarifas por los servicios comerciales que preste la Autoridad Portuaria. - Otorgar autorizaciones y concesiones. - Recaudar tasas portuarias. - Acordar el ejercicio de acciones legales. - Favorecer y velar por la libre competencia. - Realizar los actos de gestión y disposición sobre el patrimonio. - Aprobar las Ordenanzas Portuarias. - Establecer los criterios de nombramiento y cese de los miembros del Consejo de Navegación y Puerto.

Por lo que se refiere al nombramiento y funciones del Presidente de la Autoridad Portuaria, en el siguiente cuadro se resume cuanto, sobre este particular, establece el artículo 31 del TRLPEMM:

Presidente de la Autoridad Portuaria	
Nombramiento	Funciones
Comunidad Autónoma	<ul style="list-style-type: none"> - Representar a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración. - Convocar las reuniones del Consejo de Administración. - Establecer las directrices generales para la gestión de los servicios de la Autoridad Portuaria. - Velar por el cumplimiento, por la Autoridad Portuaria, de las leyes y de los acuerdos del Consejo de Administración. - Presentar al Consejo de Administración el Plan de Empresa. - Presentar al Consejo de Administración los proyectos de presupuestos, programa de actuación, inversiones y financiación. - Presentar al Consejo de Administración el proyecto de las cuentas anuales. - Ordenar pagos (mancomunadamente con el Director) y disponer los gastos. - Ejercer las facultades delegadas por el Consejo de Administración.

El Director de la Autoridad Portuaria, a quién compete su gestión conforme al artículo 33 del TRLPEMM, es nombrado y asume las facultades que, a continuación, se resumen:

Director de la Autoridad Portuaria	
Nombramiento	Funciones
Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria (por mayoría absoluta)	<ul style="list-style-type: none"> - Dirección y gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios y elaboración de la propuesta de la estructura orgánica de la entidad. - Incoación y tramitación de los expedientes administrativos (cuando no esté atribuido expresamente a otro órgano). - Emisión preceptiva de informes acerca de las autorizaciones y concesiones. - Elaboración de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programa de actuaciones, inversión, financiación y cuentas anuales y de las necesidades de personal de la entidad.

Finalmente, y como órgano asesor en materia portuaria (y, asimismo, de Marina Mercante), en cada uno de los puertos de titularidad estatal existe un Consejo de Navegación y Puerto, en el que podrán estar representadas aquellas personas que así lo solicitaren siempre que tengan un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del puerto y del comercio marítimo (artículo 34 del TRLPEMM).

2.4 El régimen presupuestario, contable, tributario, patrimonial y de recursos humanos de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias

¿Cuál es el régimen presupuestario aplicable a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias?

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias se rigen en materia presupuestaria por lo previsto en TRLPEMM y en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (artículo 36 del TRLPEMM).

Según dispone el artículo 38 del TRLPEMM, las Autoridades Portuarias (y, asimismo, también Puertos del Estado) 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. Dichos proyectos serán remitidos a Puertos del Estado para su previa aprobación e integración, junto con los individuales de Puertos del Estado, en los presupuestos y programas consolidados.

Por otro lado, y conforme a lo dispuesto en el artículo 37 del TRLPEMM, Puertos del Estado elaborará anualmente los presupuestos de explotación y de capital y el programa de actuación plurianual consolidados del sistema portuario de titularidad estatal (que incorpora aquellos individuales correspondientes al propio organismo Puertos del Estado y al de las Autoridades Portuarias). La aprobación de los presupuestos y del programa de actuación consolidado (ajustados a lo dispuesto en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, que deroga el Real Decreto Legislativo 2/2007, de 28 de diciembre) serán remitidos al Ministerio de Fomento para su tramitación conforme al artículo 66 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

¿Cuál es el régimen contable de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias?

Tanto Puertos del Estado como las Autoridades Portuarias deben ajustar su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio y a las del Plan General de Contabilidad, pudiendo Puertos del Estado establecer directrices en esta materia (artículo 39 del TRLPEMM).

El ejercicio social se computará por períodos anuales, comenzando el día 1 del mes de enero de cada año. Las cuentas anuales deberán formularse (por el Presidente de Puertos del Estado y de cada una de las Autoridades Portuarias, respectivamente) en el plazo de tres meses desde la terminación del ejercicio y aprobarse (por el Consejo Rector de Puertos del Estado y por los Consejos de Administración de cada Autoridad Portuaria, según sea el caso) antes de finalizar el primer semestre del año siguiente al que estén referidas las cuentas. En todo caso, previamente a su aprobación, dichas cuentas anuales deberán ser auditadas por la Intervención General de la Administración General del Estado.

En el informe que, anualmente, Puertos del Estado remite a las Cortes Generales (artículo 18.2 del TRLPEMM), se incluirán la memoria, el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de flujos de efectivo y el estado de cambios en el patrimonio neto agregados del sistema portuario de titularidad estatal.

En todo caso, tanto Puertos del Estado como las Autoridades Portuarias están sujetos a la obligación de rendir cuentas de sus operaciones ante el Tribunal de Cuentas (artículo 40.2 del TRLPEMM).

¿Cuál es el régimen tributario aplicable a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias?

Según el artículo 41 del TRLPEMM, 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.

¿Cuál es el régimen patrimonial aplicable a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias?

Como se señala en los artículos 16.2 y 24.1 del TRLPEMM, para el cumplimiento de los fines que les son propios, Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias tendrán un patrimonio propio. Dicho patrimonio está formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado les atribuya como propios, los que adquieran por cualquier título y por aquéllos que les sean cedidos o donados por cualquier persona o entidad (artículo 42 del TRLPEMM).

Por lo que se refiere al régimen de adscripción, adquisición y afectación de bienes, el artículo 43 del TRLPEMM dispone que (a) los bienes patrimoniales del Estado que se adscriban a los organismos públicos portuarios y estén afectados a su servicio conservarán su calificación jurídica originaria; y (b) el cambio de afectación de bienes de dominio público estatal a favor de los organismos públicos portuarios, así como la adscripción de nuevos bienes patrimoniales, se efectuará singularmente, y salvo excepciones, por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

El régimen de desafectación de los bienes de dominio público adscritos a las Autoridades Portuarias y a Puertos del Estado se regula en los artículos 44 y 45 del TRLPEMM. En ambos casos, la desafectación de los bienes ha de ser aprobada, previa declaración de innecesidad, mediante orden del Ministro de Fomento. Los bienes que se desafectasen, pasarán a integrarse en el patrimonio de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado y, por lo tanto, podrán ser enajenados (excepto cuando deban incorporarse al uso propio del dominio público marítimo-terrestre regulado en la legislación de costas). Ahora bien, si el valor tasado de un bien adscrito a Puertos del Estado excede de 18 millones de euros, la enajenación de tales bienes requerirá ser autorizada por el Gobierno. Y, en el caso de las Autoridades Portuarias, dicha enajenación debe ser autorizada por Puertos del Estado si el valor tasado del bien excede de 3 millones de euros. La cesión gratuita de tales bienes sólo puede ser realizada a favor de una Administración pública para fines de utilidad pública o interés social.

No será, sin embargo, necesaria una declaración expresa de desafectación para que Puertos del Estado o las Autoridades Portuarias puedan proceder a enajenar materiales inservibles, instalaciones no fijas y, en general, bienes muebles de cualquier naturaleza.

¿Pueden Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias participar en el capital de otras sociedades?

Al patrimonio empresarial de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias se refiere el artículo 46 del TRLPEMM. Conforme a dicho precepto, Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias podrán participar únicamente en sociedades cuyo objeto y actividad fundamental

esté ligado al desarrollo de actividades portuarias, así como logísticas, de transporte y tecnológicas que promuevan de forma directa la competitividad de los puertos y los tráficos portuarios. Por el contrario, no podrán participar (a) en sociedades que presten servicios portuarios o que tengan influencia efectiva en ellas (salvo en casos de ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada) (b) ni tampoco en aquellas sociedades que directa o indirectamente sean titulares de una concesión de dominio público portuario sobre la que se presten o puedan prestarse servicios portuarios.

Puertos del Estado podrá adquirir o enajenar acciones (o participaciones) de sociedades en las que participe siempre que dicha transacción no implique la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria, en cuyo caso será necesaria la autorización del Consejo de Ministros.

Por su parte, también podrán las Autoridades Portuarias adquirir o enajenar acciones (o participaciones) de sociedades en las que participe, previo informe favorable de Puertos del Estado, cuando el total compromiso asumido en la sociedad no supere el 1 por 100 del activo fijo neto de la Autoridad Portuaria y siempre que la transacción no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria. Si se superase aquel importe, la transacción deberá ser autorizada por Puertos del Estado; si conllevara la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria, se requerirá autorización del Consejo de Ministros.

También podrán Puertos del Estado y las Autoridad Portuaria (bien por sí, bien a través de sus sociedades dominadas) participar en fundaciones o consorcios. Cuando dicha participación suponga la adquisición de la posición mayoritaria en la dotación fundacional se requerirá la autorización del Consejo de Ministros. También será necesaria esta autorización para la constitución de fundaciones del sector público estatal (artículo 45 de la Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones) por parte de Puertos del Estado o de las Autoridades Portuarias.

¿Cuál es el régimen de personal de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias?

Con carácter general, el personal de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias queda vinculado a los respectivos organismos por una relación sujeta a las normas de Derecho laboral (artículo 47 del TRLPEMM), habiendo de ser seleccionado, mediante convocatoria pública, conforme a los principios de igualdad, mérito y capacidad (artículo 50 del TRLPEMM). Corresponde a Puertos del Estado la coordinación de la política de contratación (artículo 49 del TRLPEMM). Queda exceptuado de cuanto se señala, el personal directivo y de confianza cuya vinculación puede quedar sujeta a las normas de Derecho civil o mercantil.

La política de recursos humanos de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias ha de ajustarse 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.

A decir del artículo 48 del TRLPEMM, las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado habrán de negociar un convenio colectivo que regule las relaciones laborales del personal no directivo ni técnico del conjunto del sistema portuario. Ello no obsta para que en el ámbito de cada organismo público portuario haya de negociarse un acuerdo de empresa.

¿Cómo se define la estrategia del sistema general portuario?

Mediante el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, regulado en el artículo 52 del TRLPEMM, se establece el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, y los objetivos generales de gestión técnicos, económicos, financieros y de recursos humanos del conjunto del sistema portuario estatal. Este Marco Estratégico, que debe ser acorde con la política general económica y de transportes del Gobierno, será aprobado por el Ministro de Fomento, si bien su elaboración compete a Puertos del Estado en colaboración con las Autoridades Portuarias.

A fin de ejecutar y desarrollar el Marco Estratégico en sede de cada Autoridad Portuaria, el TRLPEMM contempla los siguientes instrumentos: (a) el Plan Estratégico, (b) el Plan Director de Infraestructuras del Puerto, y (c) el Plan de Empresa.

¿Cuál es el instrumento de definición de la estrategia de cada uno de los puertos?

Si bien el Marco Estratégico establece los criterios estratégicos para la totalidad del sistema portuario de interés general, mediante el Plan Estratégico cada una de las Autoridades Portuarias fija los objetivos estratégicos, los criterios de actuación y el plan de acción que resultan aplicables a los puertos que aquéllas gestionan (artículo 52 del TRLPEMM).

Siendo el Plan Estratégico un instrumento que desarrolla el Marco Estratégico, la aprobación de un nuevo Marco Estratégico o la modificación sustancial de éste conlleva la necesaria actualización del Plan Estratégico.

¿Qué son los Planes Directores de Infraestructuras del Puerto?

El Plan Director de Infraestructuras del Puerto deberá recoger, al menos, los siguientes extremos: (a) la evaluación de la situación inicial del puerto en el momento de su redacción; (b) las necesidades de desarrollo del puerto con un horizonte temporal de, al menos, diez años; (c) las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y la selección de la más adecuada; (d) los estudios de evaluación de impacto ambiental que procedan;

(e) la previsión de tráfico; (f) la capacidad de las infraestructuras y las instalaciones y su grado de utilización en cada una de las fases de desarrollo; (g) la valoración económica de las inversiones y los recursos; (h) el análisis financiero y de rentabilidad; y, (i) la definición de la red viaria y ferroviaria de la zona de servicio, en coherencia con los accesos terrestres actuales y previstos.

En todo caso, será preceptiva la elaboración de un Plan Director de Infraestructuras del Puerto cuando vayan a acometerse las obras para la construcción de un nuevo puerto o de ampliación de uno existente de forma que impliquen una modificación esencial de sus límites exteriores en el lado marítimo definido por la Zona I de las aguas portuarias.

El proyecto del Plan Director de Infraestructuras del Puerto se elabora por cada una de las Autoridades Portuarias, debiendo consensuarse su contenido (que ha de ajustarse a lo establecido en el artículo 54 del TRLPEMM) con Puertos del Estado (previa audiencia de la Administración autonómica con competencias en materia de ordenación del territorio). La aprobación del Plan Director de Infraestructuras del Puerto compete, en consecuencia, tanto al Consejo de Administración de la correspondiente Autoridad Portuaria como al Consejo Rector de Puertos del Estado (artículo 52.3 del TRLPEMM). No obstante, la preceptiva aprobación del Plan Director de Infraestructuras correspondiente a la construcción de un nuevo puerto será competencia del Ministro de Fomento (artículo 54.1 del TRLPEMM).

¿Qué son los Planes de Empresa de las Autoridades Portuarias?

Como instrumento de ejecución del Marco Estratégico, el artículo 55 del TRLPEMM prevé que cada Autoridad Portuaria elabore, con carácter anual, un Plan de Empresa. A tal efecto, cada Autoridad Portuaria ha de preparar un proyecto del Plan de Empresa que debe ser objeto de aprobación por el Consejo de Administración de la correspondiente Autoridad Portuaria y por el Consejo Rector de Puertos del Estado (artículo 52.3 del TRLPEMM). Juntamente con el proyecto del Plan de Empresa, deberá presentarse una memoria de sostenibilidad según los indicadores de sostenibilidad ambiental aprobados por Puertos del Estado. A Puertos del Estado compete, asimismo, el control del cumplimiento de los objetivos establecidos en el Plan de Empresa y aprobar la programación financiera y de inversiones derivada de dicho Plan de Empresa (apartados b) y c) del artículo 18.1 del TRLPEMM), estando legitimado para recurrir aquellos actos de la Autoridad Portuaria contrarios a dicho Plan de Empresa (artículo 35 del TRLPEMM).

A decir del artículo 55.1 del TRLPEMM, el Plan de Empresa deberá contener: (a) un diagnóstico de situación; (b) las previsiones de tráfico portuario; (c) las previsiones económico-financieras; (d) los objetivos de gestión; (e) los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto; (f) la estructura de personal y oferta de empleo; (g) la evolución de los ratios de gestión; (h) la programación financiera; (i) la programación de inversiones públicas materiales, inmateriales y financieras a considerar en la correspondiente anualidad; (j) la estimación de inversiones privadas; (k) el objetivo anual de rentabilidad; y, (l) los coeficientes correctores y las bonificaciones a las tasas portuarias.

Si la Autoridad Portuaria considerase necesario establecer unos objetivos con horizonte de cumplimiento superior a cuatro años, deberá formular, al efecto, un plan que habrá de consensuar con Puertos del Estado (artículos 18.1.a) y 26.1.g) del TRLPEMM).

4.1 El planeamiento urbanístico portuario

¿Quién tiene competencia sobre la planificación urbanística de los puertos?

Las obras que se realicen en los puertos han de venir precedidas, necesariamente, de una planificación urbanística concreta, sujeta al control tanto de la Administración del Estado como de las administraciones locales competentes en materia de urbanismo.

La cuestión de la ordenación urbanística de los puertos ha evolucionado, históricamente, de forma paralela a la progresiva asunción, por parte de las Comunidades Autónomas y demás entidades locales, de competencias en materia de urbanismo y ordenación del territorio. No obstante, dada la consideración de muchos puertos españoles como puertos de interés general, el Estado ha retenido ciertas competencias y facultades de control sobre éstos, creando entonces un ámbito de concurrencia competencial y haciendo necesario, por tanto, la conciliación de estas competencias concurrentes.

Ante esta situación, el legislador español ha optado por establecer un sistema de instrumentos de ordenación de los espacios portuarios en el que participen tanto la Administración del Estado como las administraciones locales.

¿Cómo se delimita la zona de servicio del puerto?

Corresponde, en un primer momento, al Ministerio de Fomento la definición de la zona de servicio de un puerto (artículo 69 del TRLPEMM) aprobando al efecto la orden de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, cuyo contenido se concreta en la delimitación de la zona de servicio, en la asignación de usos y actividades a las diferentes áreas y en la calificación del dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima. Dicha aprobación va precedida de un procedimiento administrativo con intervención de las Administraciones competentes en los distintos ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la delimitación, siendo el expediente sometido simultáneamente a información pública.

¿Qué son los planes especiales?

Una vez delimitada la zona de servicio del puerto, los instrumentos del planeamiento urbanístico (planes generales y cualesquiera otros) calificarán a ésta como sistema general portuario, que será desarrollado mediante un plan especial o instrumento equivalente (artículo 56 del TRLPEMM). Dichos planes especiales serán formulados por las Autoridades Portuarias y tramitados y aprobados por la Administración competente en materia de urbanismo.

En todo caso, con carácter previo a su aprobación definitiva, se dará traslado del plan especial a la Autoridad Portuaria que tendrá un plazo de un mes para pronunciarse sobre los aspectos de su competencia, siendo su conformidad un requisito necesario para su aprobación definitiva. En caso de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente, se entablará un periodo de negociaciones con el fin de llegar a un acuerdo y, de no alcanzarse en el plazo de seis meses, será el Consejo de Ministros el que, con carácter vinculante, dirima las discrepancias.

4.2 Las obras públicas en el dominio público portuario

¿Cuál es el procedimiento para la construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal?

La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal, a decir del artículo 57 del TRLPEMM, requiere la previa aprobación del Ministerio de Fomento de: (a) el Plan Director de Infraestructuras (artículo 54.1 del TRLPEMM); (b) el correspondiente proyecto; y (c) los estudios complementarios.

La aprobación de los proyectos de construcción, llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos necesarios, que deberán ser descritos en cada proyecto, correspondiendo al Ministerio de Fomento la declaración de urgencia para la ocupación (artículo 61 del TRLPEMM).

Además de la declaración de impacto ambiental, el proyecto constructivo habrá de someterse a informe de otros organismos públicos estatales con competencia en materias que pudieran verse afectadas: Ministerios de Defensa, de Economía y Competitividad, de Hacienda y Administraciones Públicas, de Industria, Turismo y Comercio y de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Del mismo modo, también es preceptivo su traslado a las Comunidades Autónomas en las que se sitúe la zona de servicio del puerto para la emisión de un informe en relación con sus competencias sobre ordenación del territorio y urbanismo y pesca en aguas interiores y ordenación del sector pesquero. Asimismo, los Ayuntamientos afectados deberán emitir su informe en relación con sus competencias urbanísticas. En todos estos casos, se entenderá que el resultado de los informes es favorable cuando no se haya emitido en el plazo de un mes a contar desde la recepción de toda la documentación.

¿Cuál es el procedimiento para la ampliación y modificación de los puertos de interés general?

La realización de las obras de ampliación o de modificación de los puertos estatales ya existentes, requiere la aprobación del proyecto de ampliación o modificación y estudios complementarios por parte de la Autoridad Portuaria competente o por Puertos del Estado (artículo 58.1 del TRLPEMM). Además, si conllevan la realización de obras de infraestructura que

supongan una modificación significativa de los límites físicos exteriores en el lado marítimo, se precisará la aprobación, por las Autoridades Portuarias y por Puertos del Estado, del Plan Director de Infraestructuras (artículos 53.3 y 54.1 del TRLPEMM).

Asimismo, cuando proceda, el proyecto habrá de sujetarse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y, en aquellos proyectos que consistan en la construcción de diques o escolleras fuera de las aguas interiores del puerto, deberá emitir un informe la Administración competente en materia de pesca.

La realización de las obras de ampliación o modificación que se lleven a cabo dentro de la zona de servicio del puerto no requieren que hayan sido expresamente previstas en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios o en el plan especial. En tal caso, deberá darse trámite de audiencia a la Administración autonómica competente en materia de ordenación del territorio. Las obras de ampliación o modificación, en todo caso, deberán estar incluidas en el Plan de Empresa y, si procede, en el Plan Director de Infraestructuras.

¿Cuál es el régimen aplicable a las obras de dragado y relleno?

De conformidad con el artículo 64 del TRLPEMM, toda ejecución de obras de dragado o el vertido de los productos de dragado en el dominio público portuario requerirá la autorización de la Autoridad Portuaria, previa presentación del correspondiente proyecto, que habrá de ser objeto de informe por parte de aquellas otras Administraciones, estatales o autonómicas, con competencias en aquellas materias que puedan verse afectadas por dichas obras (pesca, medio ambiente, etc.). Los proyectos de dragado deberán incluir un estudio de la gestión de los productos de dragado, y en particular la localización de la zona de vertido y su tratamiento.

Por su parte, y según el artículo 58.2 del TRLPEMM, también estarán sujetas a autorización de la Autoridad Portuaria la realización de obras de relleno en el dominio público portuario.

El artículo 5.5 del TRLPEMM atribuye la competencia de las obras de dragados y los vertidos que se realicen en un puerto de competencia autonómica, a la respectiva Administración si bien las obras de dragado deben sujetarse a los requisitos indicados en el mencionado artículo 64 del TRLPEMM.

Finalmente, el artículo 58.2 del TRLPEMM dispone que no podrán realizarse aquellas obras de dragado y de relleno necesarias para la ampliación o la modificación de un puerto con materiales que puedan dar origen a procesos de contaminación que superen los niveles permitidos por la normativa sobre calidad de las aguas marítimas.

¿Qué otras obras públicas pueden realizar las Autoridades Portuarias en el dominio público portuario?

Las Autoridades Portuarias podrán llevar a cabo, dentro del dominio público portuario, cualesquiera otras obras, siempre que se adapten al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto. A este respecto, las autoridades locales competentes en materia de urbanismo serán las encargadas de verificar el cumplimiento de este requisito mediante la emisión de un informe, que ha de considerarse preceptivo. Si el informe no se emite en el plazo de un mes, ha de considerarse positivo. A falta de plan especial aprobado, aquellas obras que realice la Autoridad Portuaria consistentes en superestructuras o instalaciones deberán ser compatibles con la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

Tanto si las obras se realizan por las Autoridades Portuarias como por cualquier otro tercero, el artículo 18.1.e) del TRLPEMM atribuye a Puertos del Estado la competencia para emitir un informe previo y vinculante cuando el proyecto presente características singulares desde el punto de vista técnico o económico y, en todo caso, cuando su presupuesto exceda del 3 millones de euros o esté financiado con fondos procedentes de la Unión Europea o de cualquier organismo internacional. Asimismo, corresponde a Puertos del Estado proponer las partidas a consignar en los Presupuestos del Estado para financiar las inversiones que realicen las Autoridades Portuarias en obras e infraestructuras (artículo 18.1.d) del TRLPEMM).

En todo caso, las obras ejecutadas por la Autoridad Portuaria (incluidas aquellas relativas a la ampliación o modificación de un puerto) están exentas de la obtención de la previa licencia y otros actos de control preventivo municipal a que se refiere la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (artículo 60 del TRLPEMM). El motivo que justifica esta especialidad es el carácter de obra de interés general. Por el contrario, aquellas obras realizadas por terceros en el demanio portuario sí se someterán al régimen de control preventivo municipal, esto es, están sujetas al otorgamiento de licencia municipal previa (artículo 73.4 del TRLPEMM).

¿Puede contratarse la obra pública portuaria en régimen de concesión de obra pública?

Al margen del contrato de concesión de obra pública portuaria previsto en el artículo 101 del TRLPEMM, referido a la construcción de puertos o partes de éste susceptibles de explotación (independiente), el artículo 59.3 del TRLPEMM prevé, asimismo, que las Autoridades Portuarias puedan contratar la realización y conservación de una obra pública portuaria con un tercero, cuando por su naturaleza y características, no sea ésta susceptible de explotación económica por un concesionario. En tales casos, podrá ofrecerse como contraprestación una concesión de dominio público portuario sobre una zona concreta del puerto.

La contratación deberá efectuarse de conformidad con las normas establecidas para los contratos privados en el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, con las particularidades previstas en el artículo 59.3 del TRLPEMM.

Debe indicarse que, actualmente, se encuentra en tramitación ante el Parlamento Europeo una propuesta de Directiva relativa a la adjudicación de los contratos de concesión (COM (2011) 897 final, de 20 de diciembre de 2011).

5.1 Medioambiente portuario

¿Cuál es el régimen de prevención de la contaminación producida en los puertos?

En materia de medioambiente, el artículo 62 del TRLPEMM establece una serie de normas de carácter preventivo que buscan evitar o disminuir las fuentes de contaminación en el dominio público portuario prohibiendo los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo.

Así, cualquier actividad comercial o industrial (instalaciones de manipulación de mercancías, de avituallamiento de combustible, de almacenamiento de hidrocarburos y productos químicos, astilleros, etc.) que se desarrolle en el dominio público portuario deberá contar con medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental, marina, atmosférica y terrestre, de acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable y, en su caso, en los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios básicos, en los pliegos de condiciones generales para la prestación de servicios comerciales así como en las condiciones particulares fijadas por la Autoridad Portuaria en las licencias de servicios o en las cláusulas de las autorizaciones y concesiones de dominio público.

Además, las instalaciones portuarias deberán contar con un plan de contingencias por contaminación accidental. Estos planes de contingencias serán tenidos en cuenta por las Autoridades Portuarias al elaborar el Plan Interior de Contingencias del Puerto, que formará parte de las Ordenanzas Portuarias.

Por otro lado, cualquier vertido al mar desde tierra, requerirá la correspondiente autorización ambiental integrada conforme a lo establecido en la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación. Sin embargo, y aun cuando también esté sujeta a autorización (artículo 58 del TRLPEMM), esta vez, por parte de las Autoridades Portuarias, no se consideran vertidos las obras de relleno para modificar o ampliar los puertos.

¿Quién es el responsable de controlar el cumplimiento de la normativa en materia de mercancías peligrosas?

Dispone el artículo 65.1 del TRLPEMM que en el ámbito portuario las Autoridades Portuarias deben controlar el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas; en particular, ejercerá aquellas funciones que le vengan atribuidas por el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos.

5.2 Seguridad portuaria

¿Qué son los Planes de Emergencia Interior y de Protección Portuaria?

Las Autoridades Portuarias, de conformidad con la legislación autonómica aplicable en materia de control y prevención de emergencias, deberán elaborar un Plan de Emergencia Interior, que formará parte de las Ordenanzas Portuarias (artículo 65.2 del TRLPEMM).

Asimismo, y para prevenir actos antisociales y terroristas, cada Autoridad Portuaria deberá aprobar un Plan para la Protección de Buques, Pasajeros y Mercancías que, asimismo, conformará las Ordenanzas Portuarias (artículo 65.3 del TRLPEMM). En tal sentido, el Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo, establece la obligación de las Autoridades Portuarias de establecer un Plan de Protección Portuaria, que debe incorporar los procedimientos de coordinación con el Plan de Emergencia Interior y con el Plan Interior de Contingencias del Puerto. Además, y siendo competencia de la Autoridad Portuaria el control de la normativa que afecta a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieren a la protección frente a actos antisociales y terroristas, corresponderá a ésta decidir, respecto a las instalaciones portuarias, el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 725/2004 del Parlamento y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, y por el que se incorpora el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código ISPS).

¿Quién asume la responsabilidad de coordinar las actividades al objeto de prevenir riesgos laborales?

A los efectos establecidos en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, señala el artículo 65.1 del TRLPEMM que las obligaciones de coordinación de las actividades empresariales corresponderá: (a) en las instalaciones autorizadas o concesionadas, a los concesionarios en su calidad de titulares del centro de trabajo; (b) en los espacios no otorgados en régimen de concesión o autorización, al consignatario del buque, por lo que se refiere a las obligaciones de coordinación durante las maniobras de atraque, desatraque y fondeo del buque, y en general durante la estancia del buque en el puerto salvo para las operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga o transbordo de mercancías o de embarque o desembarque de pasajeros; y (c) en relación con estas operaciones y las de entrega, recepción, almacenamiento, depósito y transporte horizontal de mercancías (en espacios no concesionados), a la empresa prestadora del servicio.

6.1 Delimitación del dominio público portuario y su utilización

¿Qué es el dominio público portuario estatal?

El artículo 67 del TRLPEMM no define qué debe entenderse por dominio público portuario, aunque sí señala qué bienes lo integran. En todo caso, este dominio público portuario estatal forma parte del dominio público marítimo-terrestre referido en el artículo 132.2 de la Constitución y regulado en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. Según lo señalado en el citado artículo del TRLPEMM, forman parte del dominio público portuario estatal: (a) los terrenos, obras e instalaciones portuarias fijas de titularidad estatal que estuvieren afectas al servicio de los puertos; (b) los terrenos e instalaciones fijas adquiridas por las Autoridades Portuarias ya sea por expropiación, compraventa o por cualquier otro título, cuando sean afectados a usos o servicios portuarios por el Ministro de Fomento; (c) las obras realizadas por el Estado o las Autoridades Portuarias sobre dicho dominio; (d) las obras construidas por los concesionarios de dominio público una vez reviertan a la Autoridad Portuaria; (e) los terrenos, obras e instalaciones fijas de ayudas a la navegación marítima que, para tal finalidad, hubieren sido afectados a Puertos del Estado o a las Autoridades Portuarias; y (f) los espacios de agua que se incluyan dentro de la zona de servicio del puerto.

Los puertos competencia de las Comunidades Autónomas no integran el dominio público portuario estatal. No obstante, el dominio público marítimo-terrestre en el que se ubican es titularidad del Estado, si bien queda adscrito a dicha Comunidad Autónoma en virtud de lo establecido en los artículos 5 del TRLPEMM y 49 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

¿Qué es la zona de servicio del puerto?

La zona de servicio del puerto, a decir del artículo 69 del TRLPEMM, es aquella definida y delimitada tanto exterior (es decir, los límites de la zona de servicio) como interiormente (en áreas o zonas diferenciadas atendiendo a los usos que han de ser prestados en cada una de ellas), que incluye aquellos espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, así como los espacios de reserva que garanticen el desarrollo de la actividad portuaria y, en su caso, los destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

Obviamente, la delimitación también comprende aquellos espacios necesarios para que los órganos competentes de la Administración pública puedan llevar a cabo las actividades que tienen encomendadas: aduanas, seguridad y vigilancia, inmigración, etc.

¿Cómo se delimita la zona de servicio de cada puerto?

La zona de servicio portuario se define mediante la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que, para cada puerto (o grupo de puertos), aprueba el Ministerio de Fomento mediante orden ministerial que se publica en el Boletín Oficial del Estado. Esta Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios se inicia mediante un expediente que elabora cada Autoridad Portuaria y que, posteriormente, una vez concluido el trámite de información pública y de solicitud de informes a otras Administraciones, es elevado a Puertos del Estado quien, tras recabar distintos informes a departamentos ministeriales titulares de competencias que inciden en tal delimitación, asimismo informará y lo remitirá al Ministerio de Fomento para su aprobación.

Igual procedimiento debe seguirse en el supuesto en que se promoviesen modificaciones sustanciales a la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. Si, por el contrario, tales modificaciones no se considerasen sustanciales, la modificación podrá ser aprobada por Puertos del Estado y publicada en el Boletín Oficial del Estado. Se entiende que una modificación no es sustancial cuando, referida a una zona incluida en la zona de servicio del puerto, no afecta significativamente a la delimitación interna de la zona en que ésta se divide (a efectos de asignación de los usos a cada área o zona), entendiéndose por tal la que no supone una alteración superior al 15 por 100 de la superficie asignada a un concreto uso; en todo caso, la alteración de la zona destinada a uso vinculado a la interacción puerto-ciudad, tendrá siempre carácter de modificación sustancial.

Por otro lado, y conforme al artículo 54.3 del TRLPEMM, la ejecución de las obras previstas en el Plan Director de Infraestructuras del Puerto puede requerir la modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

En el siguiente cuadro se recogen los órdenes ministeriales vigentes por la que se aprueban los (antes denominados) Planes de Utilización de los Espacios Portuarios de algunos de los puertos de interés general, y que conforme a la disposición transitoria sexta del TRLPEMM han de entenderse vigentes con los efectos previstos en esta norma para la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

Puerto de interés general	Norma de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
La Coruña	Orden de 28.12.1999 (modificada por Orden FOM/1318/2012 de 06.06.2012)
Algeciras-La Línea y Tarifa	Orden 12.02.1998 (modificada por Orden FOM/428/2007 de 13.02.2007)
Alicante	Orden FOM/2491/2006, de 19.07.2006
Almería	Orden FOM/3116/2004, de 10.09.2004
Arrecife	Orden FOM/426/2004, de 30.01.2004
Avilés	Orden FOM/2361/2006, de 04.07.2006

Barcelona	Orden de 30.12.1999 (modificada por Orden de 15.03.2001 y Orden FOM/1232/2005, de 19.04.2005)
Bilbao	Orden FOM/2492/2006, de 20.07.2006
Cádiz y su bahía	Orden FOM/1723/2006, de 10.05.2006
Cartagena (incluye Escombres)	Orden FOM/245/2003, de 30.01.2003 (modificada por Orden FOM/3997/2005, de 09.12.2005, y Orden FOM/2832/2011 de 27.09.2011)
Castellón	Orden FOM/1273/2003, de 30.04.2003
Ferrol y su ría	Orden de 27.12.1995 (modificada por Orden de 03.02.2000, Orden FOM/988/2002 de 18.04.2002, Orden FOM/3420/2005 de 19.10.2005, Orden FOM/2159/2006, de 21.06.2006 y Orden FOM/3102/2010 de 04.10.2010)
Gijón-Musel	Orden de 10.12.1999
Granadilla	Orden FOM/469/2004 de 13.02.2004 (modificada por Orden FOM/616/2011 de 08.03.2011)
Huelva	Orden de 14.03.1996 (modificada por Orden FOM/604/2004 de 25.02.2004)
Las Palmas (incluido Salinetas y Arinaga)	Orden de 01.08.2001
La Savina	Orden FOM/3152/2003, de 27.10.2003
Mahón	Orden FOM/907/2006, de 14.03.2006
Marín y ría de Pontevedra	Orden de 23.12.1997 (modificada por Orden FOM/1597/2010 de 04.06.2010)
Melilla	Orden FOM/2210/2010 de 19.07.2010
Motril	Orden de 18.06.1999
Palma de Mallorca	Orden FOM/1753/2005, de 19.05.2005
Pasajes	Orden FOM/2416/2006, de 19.07.2006
Puerto Rosario	Orden FOM/654/2004, de 26.02.2004
Sagunto	Orden FOM/3665/2005, de 14.11.2005
Santa Cruz de la Palma	Orden FOM/1959/2010 de 22.06.2010
Santa Cruz de Tenerife	Orden FOM/2493/2006, de 13.07.2006
Santander	Orden de 20.07.1995 (modificada por Orden FOM/709/2012, de 09.04.2012)
Tarragona	Orden de 09.03.1994 (modificada por Orden FOM/2525/2004, de 12.07.2004)
Villagaría de Arosa	Orden FOM/3037/2005, de 14.09.2005

Conforme a la dispuesto en la disposición adicional primera del TRLPEMM, la zona de servicio de aquellos puertos que no tuvieren aprobado un Plan de Utilización de los Espacios Portuarios o un instrumento de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, será aquélla que comprenda los espacios de tierra existentes al momento de la entrada en vigor de la Ley 27/1992 y los espacios de agua de las Zonas I y II considerados a efectos tarifarios.

¿Qué efectos tiene la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios?

Conforme al artículo 69 del TRLPEMM, la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios conlleva, por un lado, la implícita declaración de utilidad pública de los bienes de propiedad privada a los efectos expropiatorios, de rescate de las concesiones y la afectación al uso portuario de los bienes demaniales o patrimoniales que queden incluidos dentro de la zona de servicio.

Por otro lado, y según el artículo 71 del TRLPEMM, una vez aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se podrán otorgar concesiones o autorizaciones de dominio público cuyo objeto no sea compatible con los usos asignados a cada zona. Las autorizaciones y concesiones incompatibles que ya hubieran sido otorgadas, deberán ser objeto de revisión y adaptación (y, entretanto no se revisen y adapten, no podrán ser prorrogadas, modificadas o transferidas) o, de no ser posible, deberá procederse a su rescate.

¿Qué usos y actividades pueden llevarse a cabo en el dominio público portuario?

Con carácter general, en el dominio público portuario sólo está permitida la realización de actividades, instalaciones y construcciones que sean conformes con los servicios de señalización marítima y con los siguientes usos portuarios (artículo 72 del TRLPEMM):

Usos portuarios	
- Usos comerciales	- intercambio de modos de transporte; - servicios portuarios; y, - actividades comerciales portuarias.
- Usos pesqueros	
- Usos náuticos deportivos	
- Usos auxiliares o complementarios	- actividades logísticas y de almacenaje; - empresa cuya ubicación en el puerto se justifique por su relación con el tráfico portuario o por el volumen de tráfico marítimo generado o por servicios prestados a los usuarios del puerto.

Las obras de relleno sólo podrán tener por objeto el desarrollo de un uso portuario.

Excepcionalmente, en aquellas zonas que hayan devenido ineficientes para el desarrollo de actividades vinculadas a los usos portuarios, podrán destinarse espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad (equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, etc.), siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto o no se comprometa su operativa.

Por otro lado, se establecen una serie de restricciones en cuanto a los usos o actividades que se puedan desarrollar en los espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima (faros) y, asimismo, se prohíben las ocupaciones y utilizaciones que tengan por objeto las edificaciones para residencia, el tendido de líneas eléctricas de alta tensión (sólo autorizable por motivos de utilidad pública y en circunstancias excepcionales) y la publicidad mediante carteles, vallas, etc. (que podrán, sin embargo, autorizarse para actividades deportivas, culturales y sociales).

¿Cómo se gestiona el dominio público portuario estatal?

La gestión del dominio público portuario estatal se atribuye, con carácter general y según dispone el artículo 66 del TRLPEMM, a las Autoridades Portuarias, a quienes se encomienda la provisión de espacios e infraestructuras básicas en los puertos, la promoción de la actividad económica y de prestación de servicios por particulares, conforme a criterios de rentabilidad y eficiencia.

Este modelo de gestión del dominio público portuario (basado en un esquema próximo al de los puertos *landlord*) se fundamenta en la promoción e incremento en la participación de la iniciativa privada tanto en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias como en la prestación de servicios a llevar a cabo en dicho dominio.

¿Cuál es el régimen jurídico aplicable a la utilización del dominio público portuario estatal?

Con carácter general, la utilización del dominio público portuario queda regulada por: (a) el TRLPEMM; (b) el Reglamento de Explotación y Policía; (c) las Ordenanzas Portuarias de cada puerto; y, (d) supletoriamente, la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y el Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Costas (artículo 73 del TRLPEMM).

¿Qué título se requiere para la utilización del dominio público portuario estatal?

La utilización del dominio público portuario, cuando presente circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad, estará sujeto a la previa obtención de una autorización o concesión, en la forma y conforme a los procedimientos establecidos en el TRLPEMM y, supletoriamente, en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas y en el Real Decreto 1373/2009, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

Sin perjuicio de lo dispuesto en Ley 23/1984, de 25 de junio, de cultivos marinos, iguales títulos serán exigibles para el uso de la lámina de agua necesaria para el desarrollo de actividades de acuicultura que requieren la ocupación de aquélla para la instalación de artefactos (bateas, mejilloneras, viveros flotantes, etc.).

En todo caso, con el fin de justificar una explotación (exclusiva) razonable del dominio público, el titular de la autorización o de la concesión deberá garantizar una actividad o tráfico mínimo (lógica consecuencia de los principios de rentabilidad y eficacia que deben guiar la gestión del dominio público portuario).

En todo caso, el otorgamiento de la autorización o concesión en el demanio portuario no exime de la obtención de otras autorizaciones, permisos o licencias (medioambientales, urbanísticas, sectoriales, etc.) que pudieren ser exigibles por otras Administraciones o disposiciones legales.

6.2 Las autorizaciones demaniales portuarias

¿Cuándo se requiere una autorización?

Conforme al artículo 74 del TRLPEMM, será necesario obtener una autorización de la correspondiente Autoridad Portuaria para que los buques, pasajeros y mercancías puedan utilizar las instalaciones fijas portuarias. Esta autorización ha de ser objeto de regulación en el Reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias de cada puerto.

También se requiere el otorgamiento de una autorización por la Autoridad Portuaria para ocupar el dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por un plazo máximo de tres años. Esta autorización demanial se regula en los artículos 75 y siguientes del TRLPEMM y se otorga con sujeción al Pliego de Condiciones Generales de autorizaciones de ocupación que deberá aprobar el Ministerio de Fomento (a la fecha, no ha sido aún publicado) y a las condiciones particulares que establezca cada Autoridad Portuaria.

¿Qué caracteres tienen las autorizaciones demaniales?

Las autorizaciones se otorgan, siempre, a título de precario y con carácter personal. No son transmisibles por actos *inter vivos* y, con carácter general, no pueden ser cedidas a terceros.

Como se ha indicado, el plazo de su duración no puede exceder, incluidas las prórrogas, de tres años, y al amparo de tales autorizaciones sólo se podrán realizar o llevar a cabo los usos y actividades que pueden desarrollarse en el dominio público marítimo portuario.

Tampoco al amparo de una autorización, podrá ocuparse el dominio público portuario con instalaciones fijas, aun por un período inferior a tres años; en tales casos, será preciso el otorgamiento de una concesión demanial.

¿Cuál es el procedimiento para el otorgamiento de una autorización demanial?

Las autorizaciones para la ocupación del dominio público portuario pueden otorgarse bien a instancias del interesado o bien mediante concurso convocado al efecto por la Autoridad Portuaria (artículo 76 del TRLPEMM).

Cuando el procedimiento se inicie a instancia del interesado, deberá éste presentar la correspondiente solicitud ante la Autoridad Portuaria, junto con la documentación establecida al efecto en el artículo 77 del TRLPEMM: (a) memoria y planos de la zona a ocupar; (b) descripción de la actividad y plazo; (c) información económico-financiera de la actividad; etc.

Verificada la adecuación y viabilidad de la solicitud, y contrastado que ésta no resulta contraria al Plan Estratégico, al Plan Director de Infraestructuras Portuarias, a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, al plan especial de ordenación de la zona del puerto y a la normativa aplicable, se solicitarán informes a otras Administraciones, cuando resulten preceptivos o convenientes. Una vez emitido informe por el Director de la Autoridad Portuaria, y en su caso, dada audiencia al solicitante, la Autoridad Portuaria otorgará o denegará, discrecional pero motivadamente, la solicitud de autorización (artículo 78 del TRLPEMM).

La Autoridad Portuaria, por otro lado, y conforme al artículo 79 del TRLPEMM, podrá convocar un concurso para el otorgamiento de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario. A tales efectos, bien el Consejo de Administración bien el Presidente de la Autoridad Portuaria, según a quien competa la resolución del otorgamiento, aprobará el Pliego de Bases (donde se fijarán los requisitos para participar y los criterios de adjudicación) y el Pliego de Condiciones al que se sujetará la autorización. Tal Pliego de Condiciones, deberá ajustarse al Pliego de Condiciones Generales de autorizaciones de ocupación que, a tal efecto, deberá aprobar el Ministerio de Fomento (a la fecha, como decíamos, no ha sido aún publicado). Una vez publicado el concurso en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma, los candidatos podrán presentar ofertas en el plazo que se fije al efecto, y que no podrá ser inferior a 20 días. El adjudicatario del concurso deberá, entonces, tramitar su solicitud en la forma antes señalada para la iniciación del procedimiento a instancias del interesado.

¿Qué órgano es competente para otorgar una autorización demanial?

Cualquiera que sea el procedimiento que se siga (solicitud a instancia de parte interesada o concurso), es competente para resolver sobre el otorgamiento de la autorización de ocupación del dominio público el Presidente de la Autoridad Portuaria, si la duración de la autorización no excede de 1 año, o el Consejo de Administración, si supera la duración anual (artículo 78.3 del TRLPEMM).

¿Cuál es el contenido de la autorización demanial?

Según el artículo 80 del TRLPEMM, la autorización deberá expresar: (a) su objeto, (b) las obras e instalaciones, (c) el plazo, (d) la superficie de dominio público cuya ocupación se autoriza, (e) las condiciones para la protección del medio ambiente que se establezcan, (f) el balizamiento exigido si se ocupa lámina de agua, (g) las condiciones especiales exigidas a las autorizaciones que ocupen espacios afectos a las ayudas a la navegación, (h) las tasas de ocupación y de actividad exigibles, (i) las garantías que debe constituir el titular, (j) las causas de caducidad, y (k) cualquiera otras condiciones que resultaren pertinentes.

¿Cuándo se extinguen las autorizaciones demaniales?

Conforme al artículo 96 del TRLPEMM, las autorizaciones demaniales se extinguen por alguna de las siguientes causas: (a) término del plazo; (b) revisión de oficio; (c) renuncia del titular, siempre que sea aceptada por la Autoridad Portuaria; (d) mutuo acuerdo entre el titular y la Autoridad Portuaria; (e) disolución o extinción de la sociedad titular; (f) revocación; (g) caducidad; y (h) extinción de la autorización o licencia (de actividad comercial, de servicios portuarios, etc.) de la que la autorización demanial es soporte. A ellos nos referiremos más adelante al desarrollar la extinción de las concesiones, por ser aplicable lo allí indicado, *mutatis mutandi*, a las autorizaciones demaniales, si bien con las siguientes particularidades que, en general, derivan del carácter de precariedad del que adolecen, como dijimos, todas las autorizaciones demaniales:

- a) Procederá la revocación de la autorización demanial, sin derecho indemnizatorio alguno a favor de su titular, cuando resulte incompatible con obras o planes aprobados con posterioridad al otorgamiento de la autorización demanial, entorpezca la explotación portuaria, o impida el uso del demanio para otras actividades de mayor interés portuario (artículo 97.1 del TRLPEMM).
- b) Para instar la declaración de caducidad de la autorización demanial por incumplimiento en el pago de las tasas portuarias, será necesario que se haya impagado una liquidación durante un plazo de seis meses; y, asimismo, podrá instarse la caducidad por falta de actividad durante un período de seis meses (artículo 98.1.b) y c) del TRLPEMM). Desde el punto de vista del procedimiento de caducidad, cuando éste tenga por objeto una autorización demanial, no se requerirá el dictamen previo del Consejo de Estado (artículo 98.2.b) TRLPEMM).
- c) El rescate, como causa de extinción de una concesión, no resulta aplicable a las autorizaciones demaniales.

6.3 Las concesiones demaniales portuarias

¿Cuándo se requiere una concesión demanial?

Señala el artículo 81 del TRLPEMM que estará sujeto al otorgamiento de una concesión demanial la ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o los usos de dicho demanio por plazo superior a tres años.

Las obras, instalaciones o usos objeto de la concesión deberán ser aquellos previstos, o que resulten compatibles, con el plan especial de ordenación de la zona del puerto o, a falta de éste, con la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. En su caso, las concesiones han de ser otorgadas con sujeción a la Orden FOM/938/2008, de 27 de marzo, que aprueba el pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario estatal, así como a las condiciones particulares que pudiera establecer la Autoridad Portuaria.

En principio, el otorgamiento de una concesión requiere que la Autoridad Portuaria disponga del dominio público que ha de ser objeto de la ocupación. Ahora bien, en aquellos supuestos en que el dominio público esté siendo ocupado al amparo de otro título concesional próximo a terminarse o cuando la Autoridad Portuaria esté llevando a cabo las obras necesarias para la puesta a disposición del demanio a favor del concesionario, se admite que puedan otorgarse concesiones siempre que, hasta la puesta a disposición efectiva de los terrenos a favor del concesionario, no transcurran más de dos años desde su otorgamiento.

¿Pueden otorgarse en concesión las instalaciones destinadas al atraque de los buques?

Conforme al artículo 81 del TRLPEMM, son susceptibles de concesión demanial las instalaciones de atraque, que habrán de incorporar, además, la correspondiente zona de maniobra (es decir, aquella área más próxima a la línea de atraque en la que se desarrollan las operaciones de carga y descarga de mercancías y de embarque y desembarque de pasajeros). Ahora bien, en tales supuestos, la Autoridad Portuaria podrá imponer al concesionario la obligación de permitir su utilización por terceros prestadores de servicios portuarios, a cambio, eso sí, de exigir el pago de una tarifa.

En todo caso, el atraque deberá formar parte de una concesión cuando el demanio ocupado por ésta impida el uso por terceros de dicha instalación de atraque.

¿Cuál es el plazo de las concesiones demaniales?

La concesión demanial se otorgará por el plazo que se establezca en el título concesional, atendiendo a las circunstancias particulares de cada concesión, sin que pueda ser superior a 35 años.

Dicho plazo inicial sólo podrá ser prorrogado en los supuestos regulados en el artículo 82 del TRLPEMM, según se resume en el siguiente cuadro:

Previsión de prórroga	Requisitos	Período máximo
Prórroga prevista en el título concesional		El menor de los siguientes: - duración licencia servicio portuario; - 50% del plazo inicial; - 35 años.
Prórroga no prevista en el título concesional	Inversión relevante (no prevista) que mejore la eficiencia o calidad de la operación portuaria.	El menor de los siguientes: - 50% del plazo inicial; - 35 años.
	- Inversión relevante (no prevista) que mejore la eficacia del servicio; y, - Concesión de interés estratégico o relevante.	50% del plazo inicial
	Incremento del número mínimo legal de trabajadores portuarios en régimen laboral.	35 años

Así, los supuestos previstos para la ampliación del plazo inicial de duración de la concesión serían los siguientes:

- a) Cuando la posibilidad de prórroga esté expresamente prevista en la concesión. En tal caso, el concesionario podrá solicitar la prórroga de la concesión sin que la suma de la duración inicialmente prevista en el título concesional y el de las prórrogas supere el período máximo de 35 años. Además, cuando la concesión sirva de soporte para la prestación de servicios portuarios en los que el número de prestadores esté limitado, la duración de la concesión y de sus prórrogas no podrá ser superior al plazo máximo de duración establecido para la licencia de prestación del correspondiente servicio portuario (artículo 114 del TRLPEMM). En cualquier caso, la prórroga o prórrogas no podrán tener un plazo de duración superior a la mitad del plazo inicial de duración de la concesión; y sólo podrá solicitarse (y acordarse) dicha prórroga, salvo autorización de Puertos del Estado, una vez transcurrida una tercera parte del período de duración inicial.
- b) Cuando a pesar de no estar prevista la posibilidad de prórroga en el título concesional, el concesionario lleve a cabo inversiones relevantes (que no estuvieren contempladas en aquel título) que supongan una mejora en la eficiencia o calidad ambiental de las operaciones portuarias y excedan del 20 por 100 de la inversión (a valor actualizado) inicialmente comprometida por el concesionario. En tal supuesto, la Autoridad Portuaria podrá acordar prorrogar la concesión, si bien la suma del plazo inicial junto con el de la prórroga no podrá exceder de 35 años. Ahora bien, en caso de concederse la prórroga, las obras e instalaciones realizadas por el titular al amparo del título original, revertirán a la Autoridad Portuaria a la extinción del plazo inicial, por lo que su ocupación por el concesionario en virtud de la prórroga otorgada devengará la correspondiente tasa de ocupación por tales obras e instalaciones. En todo caso, la prórroga que se otorgue no podrá tener un plazo de duración superior a la mitad del plazo inicial y, además, sólo podrá solicitarse (y acordarse), salvo autorización de Puertos del Estado, una vez transcurrida una tercera parte del período de duración inicial de la concesión.
- c) Cuando no estando prevista la posibilidad de prórroga en el título concesional, se considere que la concesión es de interés estratégico o relevante para el puerto y, además, el concesionario acomete inversiones no previstas en el título concesional que, en los mismos términos expuestos en el apartado anterior (inversión superior al 20 por 100 de las prevista en el título original), mejoren la eficacia del servicio global prestado. En este supuesto, se podrán autorizar prórrogas que, unidas al plazo inicial de duración de la concesión, superen el plazo de 35 años, si bien será requisito necesario el informe previo favorable de Puertos del Estado. No obstante, la prórroga que se otorgue no podrá tener un plazo de duración superior a la mitad del plazo inicial de duración de la concesión. También en este supuesto, las obras e instalaciones realizadas por el titular al amparo del título original, revertirán a la Autoridad Portuaria a la extinción del plazo inicial, devengándose, desde entonces, la tasa de ocupación por tales obras e instalaciones. La prórroga, en fin, sólo podrá solicitarse (y acordarse), salvo autorización de Puertos del Estado, una vez transcurrida una tercera parte del período de duración inicial de la concesión.
- d) Con independencia de la existencia o no de estipulación en el título concesional relativa a la prórroga de su plazo, podrá autorizarse dicha prórroga del plazo cuando el concesionario sea titular de una licencia para la prestación del servicio de manipulación de mercancía e incrementalmente el porcentaje de trabajadores en relación laboral común por encima del legalmente exigido (a tales efectos, el artículo 150.4 del TRLPEMM establece que, salvo determinación en contrario establecida en la licencia, el número de

trabajadores ha de ser, al menos, suficiente para cubrir el 25 por 100 de la actividad de la prestadora del servicio, en cómputo interanual). Pues bien, en tales casos, podrá acordarse la prórroga, si bien la duración total de la concesión no podrá exceder de 35 años.

¿Pueden renovarse las concesiones?

Supuesto distinto al de la prórroga de la concesión, es el de la renovación de las concesiones que queda regulado en el artículo 91 del TRLPEMM. Conforme a esta norma, aquellas concesiones que, por el transcurso del plazo por el que fueron otorgadas, se hubieren terminado no obstante estar vigente un título otorgado por la Administración General del Estado para la extracción de recursos minerales o para usos energéticos o industriales, podrán ser renovadas por la Autoridad Portuaria a instancias de su titular, previo cumplimiento de ciertos requisitos. En este supuesto, como comentamos, no se prorroga la concesión demanial originaria, sino que se otorga una nueva concesión.

Fuera de este supuesto, las concesiones no son renovables, si bien su titular podrá solicitar el otorgamiento de una nueva concesión, sin prioridad o privilegio alguno, conforme a los procedimientos de otorgamiento a los que ahora nos referiremos.

¿Cuáles son los procedimientos para el otorgamiento de una concesión demanial?

Las concesiones se otorgan, a decir del artículo 83 del TRLPEMM, bien a solicitud del interesado (en este caso, previo trámite de competencia de proyectos) o bien mediante la convocatoria de concurso por la Autoridad Portuaria o bien, excepcionalmente, mediante adjudicación directa.

Sistemas de adjudicación	Supuestos
Adjudicación directa	<ul style="list-style-type: none"> - Entidad del sector público para desarrollo de sus competencias. - Concurso declarado desierto. - Concesiones de hasta 2.500 m². - Concesiones lineales de uso público.
Concurso	<ul style="list-style-type: none"> - Servicios portuarios de uso general. - Dársenas e instalaciones náutico-deportivas. - Lonjas pesqueras. - Terminales de uso particular (conurrencia de solicitudes).
Solicitud del interesado (competencia de proyectos)	Régimen general

Sólo podrá adjudicarse una concesión de forma directa en los siguientes supuestos (artículo 83 del TRLPEMM):

- a) Cuando se trate de una entidad perteneciente al sector público (incluidas las sociedades mercantiles de capital mayoritariamente público) que requieran la concesión para el ejercicio de las competencias que tengan atribuidas, no siendo éstas susceptibles de prestación en régimen de concurrencia con la iniciativa privada ni constituyendo un servicio portuario suficientemente atendido por el sector privado.

En todo caso, la necesidad de ocupación del dominio público portuario por parte de una Administración, quedará sujeta, más que al régimen de adjudicación directa de una concesión, a aquel otro previsto en el artículo 73.3 del TRLPEMM que prevé la suscripción de un convenio entre el requirente y la Autoridad Portuaria.

-
- b) Cuando el concurso convocado para la adjudicación de la concesión hubiere resultado desierto o, en su caso, fallido por causa imputable al adjudicatario. En todo caso, la adjudicación deberá realizarse a falta de otros licitadores y siempre que no hubiere transcurrido un año desde la celebración del concurso, habiendo de ser las condiciones de la adjudicación nunca inferiores a las exigidas en el concurso.
 - c) Cuando la concesión tenga por objeto la ocupación de no más de 2.500 metros cuadrados.
 - d) Cuando se trate de concesiones para instalaciones lineales (tuberías, conducciones, etc.) que sean de uso público o aprovechamiento general.

Por otro lado, podrá convocarse un concurso para la adjudicación de una concesión demanial siempre que así lo acuerde la Autoridad Portuaria y, en todo caso, en los siguientes supuestos (artículo 86 del TRLPEMM):

- a) Concesiones para la prestación de servicios portuarios abiertos al uso general.
- b) Concesiones de dársenas e instalaciones náutico-deportivas, siempre que las condiciones del otorgamiento requieran destinar, como máximo, un 20 por 100 de los atraques para embarcaciones de eslora superior a 12 metros. No será preciso la convocatoria de concurso cuando el solicitante de la concesión sea un club náutico o deportivo sin fines de lucro.
- c) Concesiones de lonjas pesqueras.
- d) Concesiones destinadas a terminales de uso particular (de pasajeros o mercancías), siempre que existiesen otras solicitudes (o se presentasen en trámite de competencia de proyectos) de similar interés portuario. Es decir, que la necesidad de convocatoria del concurso se pone de manifiesto una vez se ha iniciado un procedimiento a solicitud del interesado. En tal caso, si el solicitante no resulta adjudicatario, tendrá derecho al reembolso de los gastos del proyecto incurridos con la solicitud.

Al margen de los supuestos expresados, las concesiones se otorgarán a solicitud del interesado mediando trámite de competencia de proyectos.

¿Cómo se tramita una solicitud de adjudicación de una concesión demanial?

El interesado habrá de presentar una solicitud a la Autoridad Portuaria a la que habrán de acompañarse los documentos señalados en el artículo 84 del TRLPEMM: (a) aquellos que justifiquen la solvencia económica, técnica y profesional; (b) un proyecto básico; (c) la memoria económico-financiera; (d) aquellos que acrediten que el solicitante cumple con las condiciones requeridas para el ejercicio de la actividad de la que ha de ser soporte la concesión; (e) la garantía provisional, por la cuantía que resulte superior de las dos siguientes: el 2 por 100 del presupuesto de las obras e instalaciones o 3.000 €, etc.

Obviamente, la solicitud habrá de resultar conforme con el plan especial de ordenación de la zona del puerto o, a falta de este, con la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios y con la normativa aplicable, inadmitiéndose aquéllas que no respetaren tales instrumentos y disposiciones.

En todo caso, se rechazarán aquellas solicitudes cuyo otorgamiento pueda generar una situación de dominio que pueda afectar a la libre competencia en la prestación de servicios portuarios o en la realización de actividades comerciales directamente relacionadas con la actividad portuaria.

El procedimiento de otorgamiento, establecido en el artículo 85 del TRLPEMM, sigue, resumidamente, los siguientes trámites:

- a) Presentada la solicitud (y siempre que no proceda, conforme al artículo 86 del TRLPEMM, la convocatoria del concurso o, en cualquier otro supuesto, la Autoridad Portuaria no acuerde discrecionalmente la convocatoria del concurso), se iniciará, por plazo de un mes, un trámite de competencia de proyectos que será publicado en el Boletín Oficial del Estado. Durante este período mensual cualquier interesado podrá presentar otra solicitud que no necesariamente habrá de tener el mismo objeto que aquélla con la que se compite. Ante la existencia de distintas solicitudes, la Autoridad Portuaria seleccionará aquélla de mayor interés portuario. A estos efectos, la valoración del interés portuario se realizará atendiendo a distintos criterios: captación de nuevos tráfico, compatibilidad con otros usos, inversión, rentabilidad, etc.
- b) La Autoridad Portuaria procederá, entonces, a confrontar el proyecto presentado (el inicial o, en su caso, el seleccionado) a fin de verificar su adecuación y viabilidad.
- c) Posteriormente, se abrirá trámite de información pública (aunque excepcionalmente podrá prescindirse de este trámite en el supuesto previsto en el artículo 85.4 del TRLPEMM) y, cuando proceda, recabará informes de otras Administraciones y organismos públicos (Administración local, Puertos del Estado, etc.).
- d) Asimismo, será preceptiva la resolución del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente si el proyecto ha de someterse a evaluación de impacto ambiental.
- e) Cumplidos dichos trámites, el Director de la Autoridad Portuaria emitirá un informe. Si éste fuere desfavorable al otorgamiento de la concesión, lo elevará al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria para que, previa audiencia del solicitante, resuelva lo que estime procedente. Si el informe del Director de la Autoridad Portuaria fuese favorable, se fijarán las condiciones en que ha de ser otorgada la concesión (artículo 87 del TRLPEMM). Estas condiciones deberán ser expresamente aceptadas por el solicitante sin que se prevea la posibilidad de instar su modificación.
- f) Una vez aceptadas las condiciones en el plazo otorgado para ello, será el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, competente para el otorgamiento de las concesiones demaniales, quien dicte la correspondiente resolución. Esta resolución por la que se otorga una concesión demanial, habrá de ser publicada en el Boletín Oficial del Estado.

En todo caso, la resolución deberá dictarse en el plazo de ocho meses a contar desde el inicio del procedimiento administrativo, transcurridos los cuales se entiende desestimada la solicitud del peticionario.

Otorgada la concesión, el concesionario deberá constituir la garantía definitiva o de construcción, por importe equivalente al 5 por 100 del presupuesto total de las obras e instalaciones. De no proceder de esta forma en el plazo que se estableciere en el título concesional se entenderá que renuncia a la concesión (artículo 93 del TRLPEMM).

¿Cómo se tramita un concurso para la adjudicación de una concesión demanial?

Cuando la Autoridad Portuaria decida la convocatoria de un concurso para el otorgamiento de la concesión o cuando dicha convocatoria resulte preceptiva por tratarse de uno de los supuestos previstos en el artículo 86 del TRLPEMM, éste se tramitará de la siguiente forma:

- a) El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria aprobará el Pliego de Bases del concurso y el Pliego de Condiciones.

El Pliego de Bases contendrá, al menos, (a) el detalle sobre el objeto y requisitos de participación; (b) los criterios para su adjudicación (y entre ellos, los compromisos de carácter medioambiental y de responsabilidad social corporativa); y (c) la obligación de constituir la garantía provisional (que, de conformidad con el artículo 93 del TRLPEMM, ha de otorgarse por la que resulte mayor de las dos siguientes cantidades: el 2 por 100 del presupuesto de las obras e instalaciones o 3.000 €).

El Pliego de Condiciones deberá ajustarse a lo establecido en la Orden FOM/938/2008, de 27 de marzo, y a las condiciones particulares que establezca la Autoridad Portuaria.

- b) La convocatoria del concurso habrá de publicarse en el Boletín Oficial del Estado y, cuando el valor de las obras sea igual o superior a 5.000.000 €, excluido el IVA (artículo 16 de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales), también en el Diario Oficial de la Unión Europea. El plazo concedido para presentar ofertas no podrá ser inferior a 30 días.
- c) El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria resolverá el concurso. La oferta así seleccionada, se someterá a la tramitación antes descrita para el otorgamiento de las concesiones a solicitud del interesado (artículo 85 del TRLPEMM), excluido, hemos de entender, lógicamente, aunque no lo diga la norma, el trámite de competencia de proyectos.

¿Cuál es el contenido esencial de la concesión demanial?

Conforme al artículo 87 del TRLPEMM, las condiciones del otorgamiento de la concesión, que se plasman en el correspondiente título, deberán contener, al menos: (a) el objeto de la concesión; (b) su plazo de vigencia; (c) el terreno de dominio público que se ha de ocupar; (d) el proyecto básico de las obras e instalaciones a realizar; (e) las condiciones de protección del medio ambiente; (f) las tasas de ocupación y de actividad pagaderas por el concesionario; (g) las causas de caducidad; (h) la actividad o tráfico mínimo requerido (artículo 73.5 del TRLPEMM); (i) las garantías que deben constituirse; (j) las condiciones especiales exigidas cuando las concesiones ocupen espacios afectos a las ayudas a la navegación; y (k) cualquier otra condición que resultare pertinente.

Durante la vigencia de la concesión, y a los efectos de verificar su cumplimiento, el concesionario estará obligado a facilitar a la Autoridad Portuaria la información técnica o económica que ésta le solicite.

¿Qué son las concesiones para terminales y estaciones marítimas de uso particular?

Según el artículo 116 del TRLPEMM, si la concesión tiene por objeto la explotación de una terminal de mercancías o una estación marítima dedicada a uso particular, tal finalidad deberá expresarse en el título concesional. A decir del apartado 16 del Anexo II del TRLPEMM, tienen la consideración de estaciones marítimas de uso particular aquéllas que no estando abiertas al tráfico comercial general, presten servicios al pasaje transportado en buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del concesionario o de su grupo empresarial autorizadas en el título concesional.

Por contra, el apartado 17 del Anexo II del TRLPEMM define a las terminales de mercancías de uso particular como aquéllas en las que, no estando abiertas al tráfico comercial general, (a) se manipulen mercancías que sean bien propiedad del concesionario o bien de sus accionistas o partícipes o bien del grupo de empresas al que pertenezca el concesionario, o (b) se operen buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del concesionario o de su grupo empresarial autorizadas en la concesión. Estas terminales, señala el artículo 116 del TRLPEMM, han de disponer de espacio en los muelles que hubieren sido otorgados en concesión.

¿Cuál es el régimen aplicable a las obras realizadas por el concesionario?

El concesionario deberá realizar las obras de conformidad con el proyecto de construcción que presente y sea aprobado por la Autoridad Portuaria y, en todo caso, dentro del plazo establecido al efecto en el título concesional.

Dispone el artículo 87.2 del TRLPEMM que los proyectos de construcción se sujetarán a iguales condiciones que aquéllas que se exigen para las obras de las Autoridades Portuarias, remitiéndose, por tanto, a lo dispuesto en capítulo III del título III del libro I del TRLPEMM que resulta ciertamente incompleto. Además, el titular de la concesión deberá obtener aquellos otros permisos que resulten exigidos por otras disposiciones distintas del TRLPEMM (artículo 73.4 del TRLPEMM).

Una vez terminadas las obras, éstas deberán someterse a su reconocimiento por el Director de la Autoridad Portuaria. Siendo las obras conformes, se levantará la correspondiente acta de reconocimiento. Un mes después del reconocimiento favorable, se devolverá al concesionario la garantía definitiva o de construcción (constituida al momento del otorgamiento de la concesión), siempre que, previamente, se haya otorgado por el concesionario la garantía de explotación a que se refiere el artículo 94 del TRLPEMM.

En todo caso, debe tenerse en cuenta que conforme al artículo 309.4 del TRLPEMM, las obras se entenderán totalmente terminadas cuando estén dispuestas para servir a su fin sin necesidad de actuación adicional alguna. A falta de constatación por la Autoridad Portuaria sobre dicha terminación, habrá de estarse a la licencia o autorización de funcionamiento o servicio o, en su defecto, al certificado fin de obra suscrito por facultativo competente.

Durante la vigencia de la concesión, es obligación del concesionario mantener en buen estado el dominio público portuario, acometiendo, a su cargo, las reparaciones que resulten precisas o aquéllas que señale la Autoridad Portuaria. A tales efectos, la Autoridad Portuaria podrá inspeccionar, en cualquier momento, las instalaciones concesionadas. Ciertamente, los pliegos de cláusulas concesionales matizan el rigor de esta genérica obligación de reparación, excluyéndose dicha carga en aquellos supuestos en los que las reparaciones resulten necesarias como consecuencia de hechos no imputables al concesionario.

¿Qué garantía debe prestar el concesionario?

Como ha quedado expuesto, tanto la solicitud de una concesión como la participación en el concurso para el otorgamiento de una concesión, requiere la prestación de una garantía provisional, establecida en el mayor de los siguientes importes: el 2 por 100 del presupuesto de las obras e instalaciones o 3.000 € (artículo 93.1 del TRLPEMM). Esta garantía responde de la solvencia de la solicitud u oferta.

Una vez otorgada la concesión, y en el plazo establecido para ello, el concesionario habrá de constituir la garantía definitiva o de construcción por importe equivalente al 5 por 100 del presupuesto de las obras e instalaciones, a fin de responder de la ejecución de dichas obras y demás obligaciones concesionales (artículo 93.2 del TRLPEMM). Esta garantía habrá de ser devuelta, cuando proceda, transcurrido un mes desde la aprobación del reconocimiento de las obras, siempre que previamente se haya constituido la garantía de explotación.

Finalmente, el concesionario habrá de constituir la garantía de explotación para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que se deriven de la concesión, las posibles sanciones que pudieran imponérsele y los daños y perjuicios causados por tales incumplimientos. Su

cuantía, actualizable quinquenalmente, se determinará en función de las tasas anualmente abonadas por el concesionario, no pudiendo ser inferior a la mitad de éstas ni superior al total devengado por dichas tasas. Cuando proceda, esta garantía de explotación será devuelta a la terminación de la concesión (artículo 94 del TRLPEMM).

¿Pueden modificarse las condiciones de la concesión demanial?

El artículo 88 del TRLPEMM regula aquellos supuestos en los que el concesionario solicita a la Autoridad Portuaria la modificación de la concesión. En tales casos, si la modificación no se considera sustancial, solamente se requerirá el informe previo del Director de la Autoridad Portuaria para que el Consejo de Administración de ésta resuelva lo que proceda.

Por el contrario, si la modificación es sustancial, la resolución por parte del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria deberá ir precedida de la tramitación del mismo procedimiento administrativo, antes expuesto, que se requiere por el artículo 85 del TRLPEMM para el otorgamiento de una concesión a solicitud del interesado (excluido, no obstante, el trámite de competencia de proyectos).

A tales efectos, el citado artículo 88 del TRLPEMM considera que son modificaciones sustanciales: (a) la modificación del objeto de la concesión; (b) la ampliación de la superficie establecida en el acta de reconocimiento en más de un 10 por 100; (c) la ampliación del volumen o superficie construida en más de un 10 por 100 sobre el inicialmente autorizado; (d) la prórroga del plazo concesional en aquellos supuestos en los que no estando prevista tal prórroga en el título concesional, pueda otorgarse ésta por acometerse inversiones relevantes no previstas (apartados b) y c) del artículo 82.2 del TRLPEMM); y (e) la modificación de la ubicación de la concesión.

El artículo 90 del TRLPEMM contempla dos supuestos específicos de modificación concesional: la división de una concesión y la unificación de distintas concesiones. En ambos casos, corresponde autorizar la división o la unificación de concesiones al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa aceptación por el concesionario de las condiciones requeridas por la Autoridad Portuaria.

La división, en todo caso, exige que las concesiones que resulten de la originaria puedan ser explotadas de forma independiente. Asimismo, las concesiones resultantes de la división, han de quedar a nombre del mismo titular originario y destinadas a un objeto que estuviere incluido en el de la concesión primigenia. El plazo de duración de las concesiones resultantes no excederá de aquél que estuviere pendiente de transcurrir en la concesión primitiva.

La unificación, por su parte, exige que las concesiones sean contiguas o estén unidas por una instalación común y, además, que las concesiones a unificar conformen una unidad de explotación. El plazo de la concesión resultante no será superior al que resulte de la media aritmética ponderada de los plazos pendientes de las concesiones unificadas.

¿Cuándo procede revisar la concesión?

Las condiciones de la concesión, en principio, permanecerán inmutables durante todo el período de la concesión. Ahora bien, el artículo 89 del TRLPEMM reconoce que, ante la existencia de determinadas circunstancias, puede ser necesario revisar los términos y condiciones de la concesión y, tras ello, bien proceder a su modificación (a instancias de la propia Autoridad Portuaria o a solicitud del concesionario) conforme al procedimiento previsto en el artículo 88 del TRLPEMM o bien declarar, incluso, su terminación.

Los supuestos que legitiman la revisión de las condiciones de la concesión son los siguientes:

- a) La variación sustancial de las circunstancias objetivas que fueron consideradas para otorgar la concesión de forma tal que no sea posible alcanzar la finalidad de la concesión; en síntesis, y pese a la farragosa redacción del precepto, se reconoce la aplicación de la cláusula *rebus sic stantibus* que ha de entenderse implícita en el título concesional.
- b) La fuerza mayor.
- c) La necesidad de adecuar la concesión a la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios o al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto.
- d) La necesidad de adecuar la concesión a las obras o a la ordenación de terminales previstas en el Plan Director de Infraestructuras del Puerto.
- e) La existencia de razones de interés general vinculadas a la seguridad, a la protección contra actos antisociales y terroristas o a la protección del medio ambiente.

Si bien en los dos primeros supuestos mencionados opera el principio de riesgo y ventura del concesionario (ya que, en última instancia, y según el artículo 97.2 del TRLPEMM, su acaecimiento determinará la revocación de la concesión sin derecho a indemnización a favor del concesionario), la concurrencia de cualquiera de los tres últimos supuestos origina un derecho del concesionario a ser indemnizado por el importe establecido en el artículo 99.6 del TRLPEMM para el rescate de la concesión; y, además, a los gastos que implique para el concesionario el desplazamiento, si la modificación consiste en un cambio de ubicación de la concesión.

A falta de acuerdo sobre el importe de la indemnización, sobre los gastos de desplazamiento, sobre la forma de pago, o sobre las nuevas condiciones de la concesión revisada, podrá procederse al rescate de la concesión (artículo 99 del TRLPEMM). También procederá el rescate si la modificación consistiese en una reducción de la superficie concesionada o cuando la continuidad en la explotación de la concesión, una vez revisada, resulte antieconómica.

¿Puede transmitirse la concesión?

Según el artículo 92 del TRLPEMM, las concesiones son transmisibles (por actos *inter vivos*, *mortis causa* o mediante procedimiento de ejecución forzosa), siendo el efecto de la transmisión la subrogación del adquirente o causahabiente en los derechos y obligaciones del anterior concesionario que deriven de la concesión.

En aquellos supuestos en que la transmisión se realice por actos *inter vivos*, la Autoridad Portuaria tiene un derecho de adquisición preferente, pudiendo ejercitar el tanteo o el retracto en el plazo de tres meses desde que fuese informada de las condiciones de la transmisión o desde que tuviese conocimiento de ésta. También tendrá un derecho de retracto la Autoridad Portuaria, ejercitable en el referido plazo, en los supuestos de transmisión forzosa de la concesión.

En todo caso, la transmisión de la concesión debe ser autorizada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria. Autorización que ha de entenderse de carácter reglado siempre que se cumplan los siguientes requisitos: (a) el concesionario transmitente ha de estar al corriente en el cumplimiento de la concesión; (b) el adquirente debe cumplir con los requisitos exigidos para llevar a cabo la actividad objeto de la concesión; (c) deben haber transcurrido, al menos, dos años desde el otorgamiento de la concesión (excepcionalmente, puede autorizarse la transmisión aun cuando no haya transcurrido este plazo, siempre que se

hubieren ejecutado no menos del 50 por 100 de las obras aprobadas); y, (d) la transmisión no conlleve una situación de dominio que pueda afectar a la competencia, dentro del correspondiente puerto, en lo que se refiere a la prestación de servicios portuarios o de servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria. En relación con este último requisito, no se autorizará la transmisión si el adquirente (a) es titular, en el mismo puerto, de una concesión que tenga igual objeto (o tenga una participación de control, directa o indirecta, en una concesionaria que explote una concesión de igual objeto) y, (b) tiene ya una posición de dominio en el puerto, respecto de la actividad objeto de la concesión, o puede llegar a tenerla como consecuencia de la transmisión. A decir de lo dispuesto en el artículo 121.1 del TRLPEMM, se entiende que existe posición de dominio cuando la cuota de mercado en relación con el servicio o la actividad sea superior al 50 por 100.

Por otro lado, el adquirente de la concesión tendrá derecho a la licencia para la prestación del servicio portuario de la que fuere titular el transmitente, siempre que dicha prestación estuviese ligada de forma directa e indispensable a aquella concesión. Ahora bien, para ello, el adquirente deberá cumplir con los requisitos exigidos en las Prescripciones Particulares para ser titular de la correspondiente licencia (artículo 115.4 del TRLPEMM).

Debe tenerse en cuenta que cuando en el adjudicatario de una concesión, transmitida mediante un procedimiento de ejecución forzosa, no concurren los requisitos exigidos para llevar a cabo la actividad objeto de la concesión o tuviese aquél una situación de dominio, dicho adjudicatario deberá proceder a transmitir la concesión adjudicada a un nuevo concesionario en el plazo de doce meses (salvo que, obviamente, el adjudicatario subsanase, en dicho plazo, los correspondientes impedimentos).

¿Pueden transmitirse las acciones o participaciones de la sociedad concesionaria?

Aun cuando, en sentido estricto, no suponga una transmisión de la concesión, también se requiere la previa autorización de la Autoridad Portuaria para transmitir las acciones o participaciones de la sociedad titular de la concesión, siempre que el adquirente obtenga una participación de control en dicha sociedad. Por esta misma razón, y aunque nada disponga el TRLPEMM sobre el particular, resulta conveniente, asimismo, someter a autorización o, al menos, notificar a la Autoridad Portuaria la constitución de una garantía pignoratícia sobre las acciones o participaciones sociales (artículos 106 y 121 del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital) de la concesionaria.

Se presume la existencia de dicha situación de control cuando concurren algunos de los supuestos previstos en el artículo 42.1 del Código de Comercio (artículo 121.1 del TRLPEMM). Parece que, en todo caso, la autorización para la transmisión tendrá carácter reglado y sólo podrá denegarse si, como consecuencia de ésta, el comprador adquiere una posición de dominio en el puerto en la prestación de un servicio portuario o de una actividad comercial directamente relacionada con la actividad portuaria.

Nada dispone el TRLPEMM sobre si este mismo régimen de sujeción a autorización es exigible a la transmisión indirecta de acciones o participaciones (tampoco, a tales efectos, resulta clarificador el artículo 137.4 del Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Costas). Ahora bien, atendiendo a la finalidad del artículo 92.4 del TRLPEMM y teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 42.1 del Código de Comercio, parece que dichas transmisiones indirectas han de quedar sujetas, asimismo, a este mismo régimen de autorización por parte de la Autoridad Portuaria.

¿Es precisa la autorización administrativa para la modificación estructural de la sociedad concesionaria?

No se regula en el TRLPEMM si una modificación estructural de una sociedad concesionaria, al amparo de la Ley 3/2009, de 3 de abril, sobre modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles, está sujeta a autorización previa de la Autoridad Portuaria. Y así, sólo una muy discutible aplicación integradora (a las concesiones demaniales otorgadas por una Autoridad Portuaria) de los apartados 5 y 6 del artículo 270, especialidad del régimen general establecido en el artículo 85, ambos del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, permitiría concluir de forma afirmativa. A igual conclusión habría de llegarse en virtud de lo dispuesto en el artículo 98.1 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

En realidad, entendemos que para determinar si resulta precisa dicha autorización habrá de estarse a cada caso en particular. Porque, en efecto, a resultas de la modificación societaria, la entidad resultante titular de la concesión podría llegar a adquirir una posición de dominio en la prestación de un servicio portuario o de una actividad comercial directamente relacionada con la actividad portuaria; o en su caso, pudieran no concurrir en la entidad resultante los requisitos exigidos para la prestación del servicio o ejercicio de la actividad objeto de la concesión.

En todo caso, el artículo 96 del TRLPEMM señala que la fusión o la escisión no conllevan, por sí mismos, la extinción de la concesión.

¿Puede cederse el uso de la concesión?

Supuesto distinto a la transmisión de la concesión, es el de la cesión de su uso a un tercero. En este caso, el concesionario sigue manteniendo para sí el título concesional, pero el uso efectivo del demanio concesionado se cede a un tercero, mediante cualquier tipo contractual que tuviese esta finalidad (arrendamiento, superficie, etc.). Pues bien, de lo dispuesto en el artículo 98.1 del TRLPEMM puede afirmarse que dicha cesión de uso, total o parcial, requiere la previa autorización de la Autoridad Portuaria, faltando la cual, la concesión puede extinguirse por caducidad.

¿Puede gravarse una concesión demanial?

La concesión puede ser objeto de hipoteca inmobiliaria (artículo 107 de la Ley Hipotecaria). No obstante, la constitución de dicho gravamen requiere la previa autorización de la Autoridad Portuaria, sin la cual no podrá ser inscrita en el Registro de la Propiedad (artículo 92.7 y 9 del TRLPEMM).

Si bien no existe una previsión similar en el TRLPEMM, no parece que exista inconveniente para que, habiéndose constituido hipoteca sobre la concesión, la Autoridad Portuaria asuma el compromiso de notificar al acreedor hipotecario la apertura de cualquier expediente que pudiese tener por efecto la extinción de la concesión por su incumplimiento, con la finalidad de que tal acreedor pueda comparecer en dicho procedimiento y, en su caso, proponer a un tercero que pueda sustituir al concesionario que viniere incumpliendo las cláusulas de la concesión (artículo 101.4 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas).

El gravamen constituido sobre la concesión se extinguirá, en todo caso, con la extinción de la concesión (artículo 100 del TRLPEMM).

¿En qué supuestos se extingue la concesión demanial?

A decir del artículo 96 del TRLPEMM, las concesiones se extinguen por aquellas mismas causas que las autorizaciones demaniales; es decir: (a) por el vencimiento del plazo de la concesión; (b) por la revisión de oficio; (c) por la renuncia del concesionario, siempre que sea aceptada por la Autoridad Portuaria; (d) por acuerdo mutuo entre el concesionario y la Autoridad Portuaria; (e) por la disolución o extinción del concesionario; (f) por revocación; (g) por caducidad; (h) por la extinción de la autorización o licencia soporte de la concesión; y, (i) como causa adicional no prevista para las autorizaciones demaniales, por rescate de la concesión.

¿Cuándo procede la revisión de oficio?

La revisión de oficio, como causa de extinción de la concesión, procede en aquellos supuestos señalados en los artículos 102 a 107 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (nulidad del título concesional declarada de oficio, declaración de lesividad del mismo, etc.). En todo caso, y respecto de los actos dictados por las Autoridades Portuarias, ha de estarse a las particularidades procedimentales previstas en el artículo 35.2 del TRLPEMM para la revisión de oficio.

¿Cuándo procede la revocación de la concesión demanial?

Se ha señalado anteriormente que, conforme al artículo 89 del TRLPEMM, la concesión podrá revisarse, entre otros motivos, cuando se produzca una variación sustancial de las circunstancias objetivas que fueron consideradas para otorgar dicha concesión, así como en los supuestos de fuerza mayor. Pues bien, si no fuese posible modificar la concesión una vez acaecida una de estas dos circunstancias, entonces se procederá a revocar la concesión (artículo 97.2 del TRLPEMM), sin derecho a indemnización alguna a favor del concesionario (que asume, por tanto, el riesgo del fortuito y el de la frustración de la concesión). En todo caso, entendemos, la Autoridad Portuaria habrá de devolver al concesionario las garantías constituidas.

¿Cuándo puede instarse la caducidad de la concesión?

La caducidad de la concesión procede en caso de que, por el concesionario, se incurra en determinados incumplimientos de la concesión. Estos particulares incumplimientos que pueden conducir a instar el correspondiente procedimiento tendente a declarar la caducidad concesional, se listan en el artículo 98.1 del TRLPEMM: (a) la falta de inicio, paralización o terminación de las obras en el plazo establecido en el título concesional (salvo por causa justificada); (b) la falta de pago de una liquidación por cualquier tasa portuaria en el plazo de doce meses (excepto si, en vía de apremio, se procede a su abono antes de dictarse la resolución que declare la caducidad); (c) la falta de actividad o de prestación del servicio por un período de doce meses (salvo por causa justificada); (d) la ocupación del demanio no concesionado; (e) haberse excedido, en más de un 10 por 100, sobre el proyecto autorizado, en la superficie, volumen o altura de las instalaciones; (f) la realización de actividades que no se contemplen en el objeto de la concesión; (g) la cesión del uso de la concesión sin autorización; (h) la transmisión de la concesión sin autorización; (i) la constitución, sin autorización, de hipoteca o gravámenes sobre la concesión; (j) la falta de cumplimiento al requerimiento de la Autoridad Portuaria para la reposición de las garantías constituidas; (k) el incumplimiento de cualquier condición del título concesional cuando esté previsto como causa de caducidad; y (l) siempre que hubiere sido tenido en cuenta como un criterio de adjudicación del concurso para el otorgamiento de la concesión y, además, se hubiese sancionado por la comisión de una infracción grave prevista

en el artículo 307.1.c) del TRLPEMM, la falta de cumplimiento del compromiso asumido de contratar un número de trabajadores portuarios superior al legalmente exigido.

El procedimiento administrativo que ha de seguirse para, en su caso, declarar la caducidad (y consiguiente extinción) de la concesión se regula en el artículo 98.2 del TRLPEMM. En resumen, dicho procedimiento se inicia por el Director de la Autoridad Portuaria, que dará traslado al concesionario, por diez días, para que presente sus alegaciones. Posteriormente, el Director dictará propuesta de resolución. Previo dictamen del Consejo de Estado (si ha habido oposición por parte del concesionario), el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria resolverá el procedimiento. La declaración de caducidad conlleva la pérdida de las garantías constituidas por el concesionario.

¿Cuándo procede el rescate de la concesión?

El rescate de las concesiones demaniales se regula en el artículo 99 del TRLPEMM. La extinción de la concesión por rescate procede en aquellos supuestos en los que el dominio público objeto de la concesión se precisa para otros fines. En el siguiente cuadro se resumen los supuestos en los que procede el rescate de la concesión:

Motivos del rescate	
Por razón de interés general	<ul style="list-style-type: none"> - Seguridad. - Protección frente a actos antisociales. - Protección del medio ambiente.
Por razón de interés portuario	<ul style="list-style-type: none"> - Ejecución de obras. - Ordenación de terminales. - Prestación de servicios portuarios.
Imposibilidad de alcanzar un acuerdo en un procedimiento de revisión de la concesión.	

El rescate requiere la tramitación de un procedimiento cuya resolución, en última instancia, compete al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria. Si el concesionario se ha opuesto al rescate, resulta preceptivo el dictamen del Consejo de Estado. En el curso del procedimiento se exige la previa declaración de la necesidad del rescate por alguno de los motivos antes señalado (declaración que compete al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, si bien se entiende implícita, cuando lo justifiquen razones de interés portuario, con la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios) y el acuerdo de la necesaria ocupación (que corresponde al Presidente de la Autoridad Portuaria, si bien la declaración de la urgencia de dicha ocupación, compete al Ministro de Fomento).

El rescate, que puede ser total o parcial, requiere la previa indemnización al concesionario (obviamente, también la devolución de las garantías constituidas). El importe de la indemnización será el convenido entre la Autoridad Portuaria y el concesionario. Pero, a falta de acuerdo, el valor de la indemnización atenderá a los siguientes criterios: (a) valor de las obras e instalaciones realizadas por el concesionario (cuyo importe se determinará, conforme al artículo 175.c) del TRLPEMM, bien por los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria o bien, si el valor excede de 3 millones de euros, por una sociedad de tasación, deduciéndose la depreciación anual); y (b) la pérdida de beneficios por el período restante de la concesión pero con el límite máximo de tres anualidades (teniendo en cuenta el beneficio medio anual de las actividades ordinarias realizadas en la concesión durante los últimos cuatro años o, de ser más favorable para el concesionario, durante los últimos dos años).

Nada se establece en el TRLPEMM sobre los derechos que pudiese tener el titular de una hipoteca sobre la concesión. Pero nada impediría que, al amparo de lo dispuesto en el artículo 101.3 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, la Autoridad Portuaria consintiere, al momento de autorizar el gravamen, tener en cuenta la existencia de dicha hipoteca a los efectos de determinar la cuantía y los receptores de la indemnización.

¿Cuáles son los efectos de la extinción de la concesión?

Los efectos de la terminación de la concesión, según el artículo 100 del TRLPEMM, son los siguientes:

- a) Los equipos e instalaciones desmontables (siempre que no hayan de revertir gratuitamente a la Autoridad Portuaria, por haberse así establecido en el título concesional), podrán ser retirados por su titular y la Autoridad Portuaria, en su caso, exigir que se retiren.
- b) Respecto de las obras e instalaciones no desmontables, será la Autoridad Portuaria quien decida si han de revertir a ésta (gratuitamente, libres de cargas y previa su reparación, si fuese necesario) o, por el contrario, deben ser desmanteladas y retiradas por y a cargo del titular.

En cualquier caso, y por efecto de la legislación sectorial, no se producirá sucesión laboral empresarial para la Autoridad Portuaria en relación con los trabajadores del concesionario.

La extinción de la concesión no conlleva derecho indemnizatorio alguno a favor del titular de la concesión, distinto de aquél expresamente previsto en la ley (por ejemplo, en caso de rescate).

6.4 El contrato de concesión de obra pública portuaria

¿Qué es el contrato de concesión de obra pública portuaria?

El contrato de concesión de obra pública portuaria es aquél que tiene por objeto la construcción y explotación de un nuevo puerto o de una parte de un puerto que sea susceptible de explotación independiente, siempre que se encuentre abierto al uso público y al aprovechamiento general.

Este contrato, cuya adjudicación compete a las Autoridades Portuarias, se rige por lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 3/2011 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, con las particularidades previstas en el artículo 101 del TRLPEMM. En general, cuando tales contratos queden sujetos a regulación armonizada por concurrir las circunstancias previstas en los artículos 13 y 14 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, deberá observarse lo prescrito en los artículos 137 y 189 y siguientes de esta norma, en lo que se refiere a su preparación y adjudicación.

7.1 Régimen de prestación de los servicios en los puertos de interés general

¿Cuál es el marco de prestación de servicios en los puertos de interés general?

Conforme al proceso liberalizador de la prestación de servicios en los puertos de interés general iniciado por la Ley 48/2003, el artículo 104 del TRLPEMM prevé que dicha prestación se desarrolle en un marco de libre acceso y competencia entre operadores, correspondiendo la vigilancia y promoción de este régimen de competencia a Puertos del Estado, en el conjunto del sistema portuario, y a las distintas Autoridades Portuarias, en sus propios ámbitos territoriales y funcionales.

En todo caso, el TRLPEMM únicamente regula la prestación de servicios en los puertos de interés general, por lo que el régimen de la prestación de servicios en otros puertos queda fuera de su ámbito objetivo de aplicación.

¿Qué servicios se prestan en los puertos de interés general?

Los servicios que regula el TRLPEMM, al tenor de los artículos 104, 106 y 108, se clasifican en los siguientes:

Servicios en los puertos de interés general	
Servicios generales	<ul style="list-style-type: none"> - Ordenación, coordinación y control del tráfico portuario marítimo y terrestre. - Coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y otras actividades. - Señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación para la aproximación y acceso del buque al puerto y su balizamiento interior. - Policía en las zonas comunes. - Alumbrado de las zonas comunes. - Limpieza habitual de las zonas comunes de tierra y de agua (excluyéndose la limpieza consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías o de los derrames y vertidos marinos). - Prevención y control de emergencias.

Servicios portuarios	- Servicios técnico-náuticos	- Servicio de practicaaje - Servicio de remolque portuario - Servicio de amarre y desamarre
	- Servicio al pasaje	
	- Servicio de recepción de desechos generados por buques	
	- Servicio de manipulación de mercancías	
Servicios comerciales		
Servicios de señalización marítima		

¿Qué se entiende por servicios generales?

A decir del artículo 106 del TRLPEMM, son servicios generales aquéllos de los que se benefician los usuarios sin que medie solicitud de prestación y aquellos otros que resulten necesarios para el cumplimiento de las funciones que tienen encomendadas las Autoridades Portuarias. El mencionado artículo cita, con carácter meramente enunciativo, algunos de los servicios que tienen la consideración de servicios generales (referidos en el cuadro anterior). Además, y por lo que se refiere al servicio general de policía de las zonas comunes, ha de tenerse en cuenta lo dispuesto en el artículo 296 del TRLPEMM, que regula dicho servicio, atribuyendo al personal de la Autoridad Portuaria adscrito a éste el carácter de agente de la autoridad.

La prestación de los servicios generales corresponde a la Autoridad Portuaria, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Explotación y Policía y en las Ordenanzas Portuarias, referidos en el artículo 295 del TRLPEMM. No obstante, la gestión de tales servicios podrá encomendarse a un tercero, siempre que no se ponga en riesgo la seguridad y que la prestación del servicio no implique el ejercicio de autoridad.

7.2 Los servicios portuarios

¿Qué se entiende por servicios portuarios?

El artículo 108 del TRLPEMM define a los servicios portuarios como las actividades de prestación que, siendo desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias, resultan necesarias para la explotación de los puertos y están dirigidas a conseguir que las operaciones de tráfico marítimo se realicen en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación. Tal como quedó expuesto en el cuadro anterior, son servicios portuarios: (a) los servicios técnico-náuticos (practicaaje, remolque portuario y amarre y desamarre); (b) el servicio al pasaje (que incluye el embarque y desembarque de pasajeros y la carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje); (c) el servicio de recepción de desechos generados por buques; y (d) el servicio de manipulación de mercancías (carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito y trasbordo de mercancías).

¿Cuál es el régimen de prestación de los servicios portuarios?

La prestación de los servicios portuarios corresponde a la iniciativa privada en un marco de libre competencia. Ahora bien, su prestación está condicionada a la obtención de la correspondiente licencia que otorga, con carácter reglado, la Autoridad Portuaria (artículos 26.1.1) y

109 del TRLPEMM). A tales efectos, establece la disposición transitoria cuarta del TRLPEMM que aquellas licencias otorgadas tras la entrada en vigor de la Ley 33/2010, accederán directamente a las licencias referidas en el TRLPEMM; por su parte, los titulares de licencias otorgadas con anterioridad a aquella fecha, deberán adecuarse a los Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio que se aprueben.

Las licencias se otorgan con carácter específico para cada uno de los servicios portuarios. Cabe, no obstante, el otorgamiento de (a) licencias de carácter general que habiliten para la recepción de varios o de todo tipo de desechos generados por buques y (b) licencias por servicios al pasaje o para manipulación de mercancías limitadas a un determinado tráfico o clase de mercancía.

Pueden ser titulares de licencias cualesquiera personas físicas o jurídicas de la Unión Europea o terceros países (éstos, en régimen de reciprocidad) con capacidad de obrar y que no se encuentren incursas en causa de incompatibilidad.

Debe indicarse que, conforme al artículo 110 del TRLPEMM, la prestación de los servicios portuarios está sujeta a las siguientes obligaciones de servicio público: (a) cobertura universal, (b) continuidad y regularidad de los servicios, (c) cooperación en labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, prevención y control de emergencias, (d) colaboración en la formación práctica para la prestación del servicio y (e) sometimiento a la potestad tarifaria de la Autoridad Portuaria cuando proceda. De esta forma, el impago por parte del usuario de un determinado servicio portuario no autoriza a su prestador a suspender dicha prestación salvo que así fuere autorizado por la Autoridad Portuaria (artículo 109.4 del TRLPEMM).

¿Puede limitarse el número de prestadores de servicios portuarios?

La Autoridad Portuaria, de forma excepcional, podrá limitar el número de prestadores de servicios portuarios, de forma debidamente motivada, por razones de disponibilidad de espacios, capacidad de las instalaciones, seguridad, motivos medioambientales o razones objetivas relacionadas con la competencia. En este escenario de limitación del número de prestadores, y conforme señala el artículo 111 del TRLPEMM, las licencias se otorgarán por concurso y siempre al mayor número posible de prestadores.

No obstante, ha de indicarse que, conforme se establece en el artículo 126.3 del TRLPEMM, la licencia del servicio de practicaje está legalmente limitada a un solo prestador para cada área portuaria.

¿Pueden las Autoridades Portuarias asumir la prestación de los servicios portuarios?

Como consecuencia de la obligación de las Autoridades Portuarias de garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de servicios portuarios, en el supuesto de que la iniciativa privada no exista o resulte insuficiente a este fin, las Autoridades Portuarias podrán asumir, excepcionalmente y previo informe favorable de Puertos del Estado, la prestación directa o indirecta de los servicios portuarios (artículo 109.3 del TRLPEMM).

Así, por ejemplo, las Autoridades Portuarias podrán asumir, directa o indirectamente, la prestación del servicio cuando los titulares de una licencia no fueran capaces de atender, conjuntamente con los medios adscritos al servicio, la totalidad de la demanda conforme a los indicadores de calidad establecidos en los Pliegos de Prescripciones Particulares; en todo caso, previo requerimiento a los prestadores al objeto de que aporten los medios adicionales que resulten necesarios.

¿Cuál es el régimen de utilización de los servicios portuarios?

Los servicios portuarios se prestarán a solicitud de los usuarios, salvo el servicio de practica y de recepción de desechos generados por buques que, conforme al artículo 112 del TRLPEMM, serán de uso obligatorio cuando así lo establezcan, por un lado, el Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaje, y por otro, el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.

Además de la utilización obligatoria de otros servicios que pudiera resultar del Reglamento de Explotación y Policía o de las Ordenanzas Portuarias, las Autoridades Portuarias podrán imponer el uso obligatorio de determinados servicios cuando, por razones extraordinarias, su falta de utilización pueda poner en riesgo el funcionamiento, la operatividad o la seguridad del puerto. De igual modo, las Capitanías Marítimas podrán declarar la obligatoriedad de los servicios portuarios por razones de seguridad marítima.

¿Qué son los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios?

Los requisitos exigibles para acceder a la licencia para la prestación de los servicios portuarios así como las condiciones particulares en que ha de realizarse la prestación de tales servicios habrán de determinarse en los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios que, con carácter general, serán aprobados, por las Autoridades Portuarias, oído el Comité de Servicios Portuarios y con audiencia de las organizaciones sindicales y asociaciones de operadores y usuarios más representativas. Previamente, el proyecto de los Pliegos de Prescripciones Particulares deberá ser remitido por la Autoridad Portuaria a Puertos del Estado al objeto de que emita un informe vinculante antes de su aprobación definitiva. En los servicios portuarios de practicaje, remolque y amarre y desamarre, Puertos del Estado deberá recabar también un informe de la Dirección General de la Marina Mercante, que será vinculante por lo que se refiere a los aspectos relativos a la seguridad marítima. La modificación de los Pliegos de Prescripciones Particulares sólo procederá por razones objetivas, debidamente motivadas, y estará sujeta a la misma tramitación que la establecida para su aprobación.

Por tanto, conforme a la regulación contenida en el artículo 113 del TRLPEMM, serán los Pliegos de Prescripciones Particulares de cada Autoridad Portuaria los que definan, sin contravenir lo dispuesto en la ley, las particularidades relativas al acceso y prestación de cada servicio. Siendo así, los hasta entonces existentes Pliegos Reguladores que aprobaba Puertos del Estado para el conjunto del sistema portuario estatal, están llamados a desaparecer.

En todo caso, conforme establece la disposición transitoria séptima del TRLPEMM, los Pliegos Reguladores de los servicios portuarios básicos continuarán en vigor hasta la aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares (que debían haber sido aprobados o adaptados, conforme a la disposición adicional vigésima novena del TRLPEMM, en el plazo de un año a contar desde la fecha de entrada en vigor de la Ley 33/2010). Entretanto, están vigentes los siguientes Pliegos Reguladores:

Servicio portuario	Pliego regulador
Practicaje	Resolución de 11 de octubre de 2006, de Puertos del Estado, por la que se dispone la publicación del acuerdo de su Consejo Rector, relativo a la aprobación del Pliego regulador del servicio portuario básico de practicaje (BOE de 31 de octubre de 2006)

Amarre y desamarre	Resolución de 11 de octubre de 2006, de Puertos del Estado, por la que se dispone la publicación del acuerdo de su Consejo Rector, relativo a la aprobación del Pliego regulador del servicio portuario básico de amarre y desamarre de buques (BOE de 31 de octubre de 2006)
Remolque portuario	Resolución de 11 de octubre de 2006, de Puertos del Estado, por la que se dispone la publicación del acuerdo de su Consejo Rector, relativo a la aprobación del Pliego regulador del servicio portuario básico de remolque portuario (BOE de 31 de octubre de 2006)
Manipulación de mercancías	Resolución de 30 de mayo de 2007, de Puertos del Estado, por la que se dispone la publicación del acuerdo del Consejo Rector de Puertos del Estado, relativo a la aprobación del Pliego regulador del servicio portuario básico de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías (BOE de 17 de julio de 2007)
Manipulación de equipaje	Resolución de 11 de octubre de 2006, de Puertos del Estado, por la que se dispone la publicación del acuerdo de su Consejo Rector, relativo a la aprobación del Pliego regulador del servicio portuario básico de carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje (BOE de 31 de octubre de 2006)
Pasaje	Resolución de 11 de octubre de 2006, de Puertos del Estado, por la que se dispone la publicación del acuerdo de su Consejo Rector, relativo a la aprobación del Pliego regulador del servicio portuario básico de embarque y desembarque de pasajeros (BOE de 31 de octubre de 2006)
Recepción de residuos	Resolución de 11 de octubre de 2006, de Puertos del Estado, por la que se dispone la publicación del acuerdo de su Consejo Rector, relativo a la aprobación del Pliego regulador del servicio portuario básico de recepción de desechos sólidos generados por buques (BOE de 31 de octubre de 2006)

El citado artículo 113 del TRLPEMM establece cual ha de ser el contenido de los Pliegos de Prescripciones Particulares. Contenido, como decíamos, referido tanto a los requisitos que han de cumplirse para acceder a la prestación del servicio portuario como a las obligaciones que deben ser cumplidas por el prestador frente a la Autoridad Portuaria y frente a los usuarios del servicio. Y así, los Pliegos de Prescripciones Particulares han de contener: (a) el objeto y ámbito geográfico del servicio portuario; (b) los requisitos de acceso a la prestación del servicio; (c) las condiciones de solvencia económico-financiera, técnica y profesional del prestador; (d) las condiciones técnicas, ambientales y de seguridad de prestación del servicio y, en su caso, de las instalaciones y equipamiento asociados al mismo; (e) las obligaciones de servicio público exigibles; (f) los criterios para la consideración de una inversión como significativa; (g) los medios humanos mínimos y su cualificación, así como los medios materiales mínimos y sus características; (h) la estructura tarifaria y tarifas máximas, junto con sus criterios de actualización, revisión y, en su caso, fijación; (i) las tarifas a percibir por servicios de emergencia, extinción de incendios, salvamento o lucha contra la contaminación; (j) las tarifas a abonar por las Autoridades Portuarias al titular de la licencia de los servicios de recepción de desechos generados por buques por los volúmenes de desechos efectivamente descargados y criterios para, en su caso, el reparto entre los prestadores, de las cantidades recaudadas asociadas a la tarifa fija cobrada a los buques; (k) las obligaciones de suministro de información a las Autoridades Portuarias; (l) las garantías; (m) las penalizaciones; (n) las causas de extinción de la licencia; (o) las obligaciones de protección medioambiental; (p) el plazo de duración

de la licencia; (q) los criterios de distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio; (r) los criterios de valoración de las compensaciones económicas a aplicar en los supuestos de autoprestación e integración de servicios.

Los Pliegos de Prescripciones Particulares también regularán la responsabilidad del prestador frente a sus trabajadores y frente terceros, habiendo de establecerse, en ambos casos, la responsabilidad del prestador por los daños causados como consecuencia de la prestación del servicio (salvo que la actuación del prestador traiga causa de una orden directa de la Administración).

¿Cuál es el plazo máximo de duración de las licencias?

Los plazos máximos de las licencias para la prestación de los servicios portuarios serán los siguientes (artículo 114 del TRLPEMM):

Plazo máximo de duración de las licencias			
Servicio de practicaje		10 años	
Servicios de amarre y desamarre		6 años	
Servicio de remolque portuario		10 años	
Servicios al pasaje y de manipulación de mercancías	Sin inversión significativa		6 años
	Con inversión significativa	Con concesión o autorización de terminal con atraque en concesión o autorización	20 años
		Con concesión o autorización de terminal sin atraque en concesión o autorización	15 años
		Otros supuestos	10 años
	Con inversión significativa en obras e instalaciones fijas	Infraestructura portuaria de abrigo, esclusas, obras de atraque, accesos marítimos y obras de relleno o de consolidación y mejora de terrenos en grandes superficies	35 años
		Otros supuestos	30 años
Servicios de recepción de desechos	Sin inversión significativa		6 años
	Con inversión significativa		12 años

En cualquier caso, y a excepción del servicio de practicaje, cuando se encuentre limitado el número de prestadores de un servicio portuario, el plazo máximo de la licencia será, al menos, un 25 por 100 inferior a los indicados en el cuadro (artículos 111.4 y 114.1 del TRLPEMM).

¿Pueden renovarse las licencias?

Con carácter general, el plazo de duración de las licencias puede ser renovado a solicitud del titular (artículo 114 del TRLPEMM). Ahora bien, no serán renovables aquellas licencias otorgadas para la prestación del servicio cuando el número de prestadores haya sido limitado, salvo aquellas licencias relativas a servicios al pasaje y de manipulación de mercancías que se presten al amparo de una concesión demanial otorgadas al titular de ésta que podrán ser

renovadas mientras se encuentre vigente la concesión. Respecto de estas mismas licencias, en el caso de que el prestador no sea titular de la concesión pero tenga un contrato en vigor con el concesionario, el plazo también podrá renovarse mientras continúe en vigor este contrato.

¿Cuál es el procedimiento de otorgamiento de licencias?

Conforme al artículo 115 del TRLPEMM, cuando el número de prestadores de un servicio no esté limitado, cualquier interesado podrá optar, en cualquier momento, a su prestación previa solicitud y otorgamiento de la correspondiente licencia por parte de la Autoridad Portuaria. La solicitud deberá resolverse por la Autoridad Portuaria en el plazo de tres meses, transcurridos los cuales se entenderá estimada.

No obstante, deben tenerse en cuenta las siguientes excepciones:

- a) Si la licencia se solicita para la prestación de un servicio cuya realización está ligada al uso privativo de una superficie del puerto, el otorgamiento de dicha licencia se vinculará al otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión demanial, tramitándose conjuntamente ambas solicitudes. El plazo para su resolución será de ocho meses, transcurridos los cuales sin dictarse resolución expresa se entenderá desestimada la solicitud (al respecto, debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el artículo 85.8 del TRLPEMM).

El titular de una autorización o concesión demanial de una terminal de mercancías o estación marítima de pasajeros dedicada a uso particular (definidos en los apartados 16 y 17 del Anexo II del TRLPEMM), tendrá derecho a obtener una licencia para la prestación del servicio de manipulación de mercancía o de servicio al pasaje bien para sí (autoprestación referida en el artículo 133 del TRLPEMM) o bien para otro con el que tuviere un contrato, aun cuando esté limitado el número de prestadores (artículo 116.3 del TRLPEMM).

- b) Si se solicita la licencia para la prestación de un servicio ligado a una superficie que ya haya sido otorgada en concesión o autorización a un tercero, la concesión de la licencia estará condicionada a la existencia de un contrato en vigor entre el solicitante y el titular de la concesión o autorización. En tal caso, el plazo para resolver la solicitud es de tres meses, entendiéndose estimada si no fuese dictada resolución expresa tras este período.

En este sentido, podrá solicitarse la licencia para la prestación del servicio de manipulación de mercancía o de servicio al pasaje para prestar servicios a los buques que operen en una terminal de mercancías o estación marítima de pasajeros dedicada a uso particular, cuando el solicitante tenga un contrato con el titular de la autorización o concesión de dicha terminal o estación marítima (artículo 116.3 del TRLPEMM)

- c) Como se avanzó, si el número de prestadores de un determinado servicio estuviere limitado, las licencias se otorgarán por concurso. A tal efecto, la Autoridad Portuaria, previo informe de Puertos del Estado, elaborará y aprobará el Pliego de Bases del concurso. Si, finalmente, el número de licencias otorgadas en el concurso fuera inferior al número máximo de licencias a otorgar, se podrán solicitar a la Autoridad Portuaria, en cualquier momento, y siempre que se cumpla el Pliego de Bases del concurso, el número de licencias restante, que tendrán la misma vigencia que las otorgadas en el concurso.

¿Cuál es el contenido mínimo de las licencias?

Según establece el artículo 117 del TRLPEMM (y con las excepciones establecidas en los artículos 116.1 y 135.3 del TRLPEMM), las licencias tendrán el siguiente contenido mínimo:

(a) la identificación del titular; (b) la clase y objeto de la licencia; (c) el ámbito geográfico de la prestación del servicio; (d) las obligaciones de servicio público; (e) los medios materiales mínimos y sus características; (f) los medios humanos mínimos y su cualificación; (g) los requisitos de seguridad para la prestación del servicio; (h) las obligaciones de protección al medio ambiente; (i) las condiciones de prestación del servicio y, en su caso, de las instalaciones y equipamientos asociados al mismo; (j) la estructura tarifaria, tarifas máximas y criterios de revisión; (k) su plazo de vigencia; (l) las garantías exigidas; (m) las tasas portuarias que se devenguen (al menos, la tasa de actividad); (n) el porcentaje mínimo de trabajadores en régimen laboral común, en las licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías; (o) en las licencias de los servicios de recepción de desechos generados por buques, las tarifas a abonar a sus titulares por parte de las Autoridades Portuarias por los volúmenes de desechos efectivamente descargados y los criterios para, en su caso, el reparto entre los prestadores de las cantidades recaudadas asociadas a la tarifa fija cobrada a los buques; (p) las compensaciones económicas aplicables en los supuestos de licencias de autoprestación e integración de servicios.

Si una modificación en los Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio afectase al contenido de la licencia, ésta podrá ser modificada por la Autoridad Portuaria con arreglo a los principios de objetividad y proporcionalidad y previa audiencia de los interesados. Si los titulares no adaptan las modificaciones establecidas en el plazo otorgado, las licencias quedarán sin efecto.

Las licencias que se otorguen para la prestación de servicios portuarios en el ámbito de una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicadas a uso particular (tal como se definen en los apartados 16 y 17 del Anexo II del TRLPEMM) así como aquellas que se otorguen para la prestación en régimen de autoprestación o de integración de servicios, si bien deberán ajustarse a lo dispuesto en los Pliegos de Prescripciones Particulares, contendrán excepciones en relación con las cláusulas relativas a la cobertura universal, a la estructura tarifaria y tarifas máximas y a las obligaciones de continuidad y regularidad (artículo 116.1 y 135.3 del TRLPEMM).

¿Pueden transmitirse las licencias?

Previo autorización por parte de la Autoridad Portuaria (y, cuando proceda, también de las autoridades responsables en materia de defensa de la competencia), las autorizaciones pueden ser transmitidas siempre que concurren en el cesionario los requisitos exigidos para ser titular de una licencia y, además, se cumplan los requisitos que, para la transmisión, pudiesen haberse establecido en los Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio (artículo 118 del TRLPEMM).

Si además de la licencia se transmite la concesión demanial que sirve de base para la prestación del servicio, deberán cumplirse también los requisitos exigidos para la transmisión de una concesión referidos en el artículo 92.3 del TRLPEMM (artículo 115.4 del TRLPEMM).

¿Cómo se extinguen las licencias?

Las licencias podrán extinguirse por las siguientes causas: (a) la expiración del plazo de duración; (b) la revocación por pérdida o incumplimiento bien de los requisitos personales que debe reunir su titular, bien de las condiciones establecidas en la licencia o bien por la no adaptación a los Pliegos de Prescripciones Particulares tal y como hayan sido modificados; (c) la revocación por superación del número de licencias máximas en supuestos de declaración de limitación del número de prestadores, sin perjuicio de la indemnización que pudiese co-

rresponder; (d) la extinción de la concesión o autorización que sirve de base para la licencia o la terminación del contrato para la prestación del servicio suscrito con el titular de la concesión o autorización; (e) cualquiera otra causa prevista en los Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio (artículo 119 del TRLPEMM).

Le corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa audiencia al interesado, acordar la extinción de las licencias, salvo en el supuesto de expiración de plazo que producirá la extinción de forma automática.

¿Existen registros de empresas prestadoras de servicios portuarios?

El artículo 120 del TRLPEMM, establece que en cada Autoridad Portuaria deberá existir un Registro de aquellas empresas que prestan servicios portuarios en el ámbito de su competencia. Además, en Puertos del Estado, se llevará un Registro General de todas las empresas prestadoras de servicios portuarios. Los datos que deben contenerse en tales registros, así como los procedimientos de inscripción, han de ser desarrollados mediante una orden ministerial que, a la fecha, no ha sido publicada.

¿Qué incompatibilidades se prevén para la prestación de servicios portuarios?

La confusa redacción del artículo 121.1 del TRLPEMM, fruto de la consolidación establecida en dicho texto legal, puede resumirse en el siguiente principio: el titular de una licencia de prestación de un servicio portuario no puede tener una participación de control efectivo en otra entidad titular, en ese mismo puerto, de una licencia que tuviere el mismo objeto, si con ello adquiriese una posición de dominio en la prestación de dicho servicio en el referido puerto. Así, para determinar la existencia de una participación de control efectivo, ha de estarse a lo dispuesto en el artículo 42.1 del Código de Comercio. La existencia de una posición de dominio se presume si el titular de la licencia tiene una cuota de mercado superior al 50 por 100 de la actividad relacionada con la prestación del servicio correspondiente. Por tal razón, los titulares de las licencias deberán informar a la Autoridad Portuaria su composición accionarial y cualquier cambio significativo habido en la misma.

Si, por circunstancias sobrevenidas (adquisición de acciones o participaciones, etc.), el titular de una licencia se encontrase en esta situación de incompatibilidad, deberá presentar a la Autoridad Portuaria un plan de enajenación de participaciones o acciones que corrija esta situación de incompatibilidad y que deberá ser ejecutado en un plazo máximo de doce meses.

En el caso del servicio portuario de practicaaje, ningún titular de licencia para su prestación podrá participar, directa o indirectamente, en el capital o en la gestión de empresas autorizadas para la prestación de cualquier otro servicio técnico-náutico (remolque portuario o amarre y desamarre) en el mismo puerto, salvo en supuestos de autoprestación o integración de servicios.

¿Qué requisitos contables deben cumplir las empresas prestadoras de servicios portuarios?

A decir de lo dispuesto en el artículo 122 del TRLPEMM, los titulares de licencias que habiliten para la prestación de más de un servicio portuario expedidas por una misma Autoridad Portuaria deberán llevar una estricta separación contable para cada uno de dichos servicios, informando de cada uno de ellos en la memoria de las cuentas anuales. Las sociedades que prestaren más de un servicio portuario o desarrollasen otras actividades además de la prestación del servicio portuario, deberán someter sus cuentas anuales a auditoría y presentarlas a la Autoridad Portuaria dentro de los quince días siguientes a su aprobación.

¿Qué es el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios?

Con la finalidad de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los distintos servicios portuarios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones, el artículo 123 del TRLPEMM determina la adscripción a Puertos del Estado del denominado Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios. En la composición del Observatorio deberá garantizarse la presencia de las organizaciones más representativas de los prestadores, trabajadores y usuarios de los servicios portuarios. Sobre la base de los análisis y conclusiones del Observatorio, Puertos del Estado elaborará un informe anual de competitividad que será elevado al Ministerio de Fomento.

¿Qué es el Comité de Servicios Portuarios?

El artículo 124 del TRLPEMM prevé que en cada Autoridad Portuaria se constituya un Comité de Servicios Portuarios en el seno del Consejo de Navegación y Puerto (artículo 34 del TRLPEMM) y del que formarán parte los usuarios de tales servicios u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativos. Este Comité recibirá, al menos una vez al año, una consulta de la Autoridad Portuaria en relación con las condiciones de prestación de dichos servicios y, en particular, sobre las tarifas de los servicios portuarios abiertos al uso general, la organización y calidad de los servicios y, en su caso, sobre la limitación del número de prestadores de un servicio. Los informes y actas de este Comité serán remitidos al Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

¿Qué funciones asume Puertos del Estado en materia de competencia?

Sin perjuicio de aquellas competencias que vengan atribuidas a otros organismos (principalmente, la Comisión Nacional de la Competencia), el artículo 125.1 del TRLPEMM atribuye a Puertos del Estado las siguientes funciones de supervisión y fomento de las condiciones de competencia efectiva en la prestación de los servicios portuarios: (a) informar a la Comisión Nacional de la Competencia de cualesquiera actos, acuerdos, prácticas y conductas que pudieran resultar contrarios a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia o pudieran alterar la libre competencia entre puertos; (b) realizar recomendaciones a las Autoridades Portuarias y prestadores de servicios sobre la base de las conclusiones emitidas por el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios; (c) emitir circulares a los prestadores de servicios al objeto de evitar o corregir prácticas contrarias a la libre competencia; (d) autorizar, regular y controlar la prestación de servicios portuarios que, excepcionalmente, estén siendo prestados, directa o indirectamente, por las Autoridades Portuarias o por una empresa participada por éstas, así como aprobar las tarifas aplicables en estos casos; (e) autorizar los acuerdos entre dos o más Autoridades Portuarias a fin de garantizar la libre competencia entre puertos; (f) arbitrar en los conflictos entre entidades prestadoras de servicios que trasciendan del ámbito geográfico de una Autoridad Portuaria o entre dos Autoridades Portuarias con ocasión de los servicios prestados en ellas; y, (g) realizar la propuesta de resolución de expedientes sancionadores por infracciones en la prestación de servicios portuarios tipificadas y calificadas como muy graves, en cuantía inferior a 1.200.000 €, en el TRLPEMM.

¿Qué funciones asumen las Autoridades Portuarias en materia de competencia?

Según el artículo 125.2 del TRLPEMM, las Autoridades Portuarias ejercerán las siguientes funciones de supervisión y control en materia de competencia en la prestación de servicios portuarios (sin perjuicio de aquellas competencias que vinieren atribuidas a otros organismos):

(a) informar a Puertos del Estado de cualquier acto, acuerdo, práctica o conducta que pudiera resultar contrario a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia o pudiese alterar la libre competencia entre prestadores de servicios portuarios; (b) arbitrar, previa solicitud, en los conflictos que pudieran plantearse entre distintos prestadores de servicios portuarios; (c) ejercer la potestad sancionadora para las infracciones graves en materia de prestación de servicios portuarios; y, (d) aprobar las tarifas máximas en los servicios portuarios (excepto en las terminales marítimas de pasajeros y mercancías dedicadas a uso particular) cuando el número de prestadores del servicio esté limitado o resulte insuficiente para garantizar la competencia así como controlar la transparencia de las tarifas y los conceptos que se facturan.

7.3 Los servicios portuarios técnico-náuticos

¿Qué es el practicaaje?

El practicaaje se define en los artículos 126 y 279 del TRLPEMM como el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, que se presta a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro del puerto y de los límites geográficos de la zona de practicaaje, en condiciones de seguridad.

Es incuestionable que este servicio está intrínsecamente vinculado tanto a la actividad portuaria como a aquella relacionada con la navegación marítima. De ahí que, sobre este servicio, tengan competencias las Autoridades Portuarias y la Administración marítima (artículo 279.5 del TRLPEMM). Por esta razón, el servicio de practicaaje se regula en el mencionado artículo 126 del TRLPEMM pero también, en sede de regulación de la marina mercante, en los artículos 279 a 281 del citado texto legal.

¿Cuál es el régimen aplicable a la prestación del servicio de practicaaje?

Este servicio es obligatorio cuando así lo determine la Administración marítima (que no portuaria), existiendo en todo caso, ciertas exenciones basadas en criterios tales como la experiencia del capitán, las características del buque, la naturaleza de la carga o las peculiaridades del puerto. Además, ha de tenerse en cuenta lo dispuesto en el Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaaje y en el artículo 612.6 del Código de Comercio.

Como se señaló, la prestación del servicio portuario de practicaaje está limitada a un único prestador por cada área portuaria, correspondiendo a la Administración marítima la realización de las pruebas de habilitación a los prácticos, aunque su número será determinado por la Autoridad Portuaria correspondiente, previo informe de la Capitanía Marítima, del Consejo de Navegación y Puertos y del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puertos de España. Además, la Autoridad Portuaria facilitará la formación de los prácticos en el puerto, que se impone como obligación de servicio público a las empresas proveedoras de este servicio.

Señala el artículo 281 del TRLPEMM que la responsabilidad de los prácticos (y de la Autoridad Portuaria) por los daños causados como consecuencia de la prestación del servicio, no excederá de la suma de 20 € por unidad de arqueo bruto del buque asistido y, en todo caso, hasta un máximo de un millón de euros. En su caso, la responsabilidad de los prácticos habrá de establecerse de conformidad con lo dispuesto en el mencionado Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaaje y los artículos 612.7 y 834 del Código de Comercio, entre otros.

¿Qué es el remolque portuario?

Conforme al artículo 127 del TRLPEMM, el servicio de remolque portuario es aquél consistente en la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque (remolcado) siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques (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.

Los Pliegos de Prescripciones Particulares contendrán las características técnicas exigibles a los remolcadores y los medios que deban incorporar para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina, así como la compensación que haya de recibir el prestador del servicio por los medios exigidos.

¿Qué es el servicio de amarre y desamarre de buques?

El servicio de amarre es aquél que tiene por objeto recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán. Se entiende por servicio de desamarre aquél cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo las instrucciones del capitán (artículo 128 del TRLPEMM).

También respecto de este servicio, los Pliegos de Prescripciones Particulares contendrán los medios de los que han de disponerse para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

7.4 Los servicios al pasaje

¿Qué es el servicio al pasaje?

A decir del artículo 129 del TRLPEMM, el servicio al pasaje incluye el servicio de embarque y desembarque de pasajeros (organización, control, manejo de los medios que permiten el acceso de los pasajeros desde el muelle o estación marítima al buque de pasaje y viceversa), el servicio de carga y descarga de equipajes (organización, control, manejo de los medios para su recepción en tierra, su identificación y traslado y estiba a bordo del buque y viceversa hasta su devolución a los pasajeros) y el de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje (organización, control y manejo de los medios para transferir los vehículos desde el muelle o zona de estacionamiento hasta el buque y viceversa). No obstante, no estará incluido en el servicio portuario el manejo de pasarelas, rampas y otros medios mecánicos de la Autoridad Portuaria cuando se efectúe con personal de ésta.

7.5 Los servicios de manipulación de mercancías

¿Qué actividades se entienden incluidas en el servicio de manipulación de mercancías?

Integran este servicio las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre

éstos y tierra u otros medios de transporte. En todo caso, tales actividades, para ser consideradas como servicio portuario, habrán de desarrollarse íntegramente dentro de la zona de servicio del puerto. Por lo demás, el artículo 130 del TRLPEMM establece un listado de actividades comprendidas en cada uno de los servicios mencionados y detalla asimismo aquellas que no lo están.

Señala el artículo 141 del TRLPEMM que aquellas operaciones no incluidas en el servicio de manipulación de mercancía, tendrán la consideración de servicios comerciales, estando sujeta su prestación a la obtención de la previa autorización otorgada por la Autoridad Portuaria.

¿Puede un naviero manipular la mercancía con los medios de carga y descarga del buque?

Pese a las evidentes similitudes pero sin llegar a considerarse un supuesto de autoprestación de los referidos en el artículo 133 del TRLPEMM (por tanto, no se requiere de licencia), el artículo 130.4 del TRLPEMM establece que la Autoridad Portuaria podrá autorizar al naviero, con o sin condiciones, el manejo de los medios de carga y descarga propios del buque cuando se ejecute con personal de su tripulación, una vez acreditada la idoneidad de los medios técnicos empleados y la cualificación de dicho personal. Quedan excluidos de la anterior posibilidad los 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 cuando el buque sea considerado como de alto o muy alto riesgo conforme al Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, que aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

¿Qué medios se requieren para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías?

Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías deberán ser realizadas por trabajadores que cuenten con la cualificación exigida en el artículo 153 del TRLPEMM. En tal sentido, es preciso señalar que (salvo las licencias de autoprestación) los titulares de una licencia de servicio portuario de manipulación de mercancías deberán integrarse, como partícipes, en la Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP) (artículo 143.1 del TRLPEMM) que puede constituirse en cada puerto de interés general (artículo 142.1 del TRLPEMM). A tales efectos, la disposición adicional octava del TRLPEMM establece la necesidad de que las aún existentes Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba (SEED) y Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIE) se adapten o transformen en SAGEP.

Pues bien, conforme al artículo 149 del TRLPEMM, aquellos trabajadores que desarrollan su actividad en el servicio portuario de manipulación de mercancía podrán estar vinculados laboralmente bien con la SAGEP, en relación laboral especial (artículo 151 del TRLPEMM), o bien con las empresas titulares de la licencia del servicio portuario de manipulación, en relación laboral común (artículo 150 del TRLPEMM). Pero, en todo caso, el titular de la licencia deberá contar con el número mínimo de trabajadores, en régimen laboral común, que se establezca en dicha licencia, si bien, con carácter general, deberá cubrir, al menos, el 25 por 100 de la actividad de la empresa.

Por lo que a los medios materiales se refiere, el artículo 131 del TRLPEMM dispone que estos han de cumplir con los requisitos que puedan establecerse en las Instrucciones Técnicas que, al efecto, se aprueben.

7.6 Los servicios de recepción de desechos generados por buques

¿Cuál es el régimen de recepción de desechos producidos por los buques?

El artículo 63 del TRLPEMM, dispone que los buques deben descargar a tierra los desechos que generen, para lo cual deberán solicitar el servicio portuario de recepción de desechos.

En todo caso, para el debido control de esta obligación, con periodicidad trienal, las Autoridades Portuarias deberán aprobar un Plan de Recepción de Residuos del Puerto de conformidad con el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga. Además, y en la forma prevista en el citado Real Decreto 1381/2002, los titulares de ciertas instalaciones, a las que ahora nos referiremos, deben también establecer un Plan de Recepción de Desechos y Residuos que, previamente aprobado por la Autoridad Portuaria, formará parte del Plan de Recepción de Residuos del Puerto.

Sin perjuicio del servicio portuario de recepción de desechos generados por los buques, el citado artículo 63 del TRLPEMM impone ciertas obligaciones sobre esta materia a los titulares de las siguientes instalaciones: (a) refinerías de petróleo; (b) factorías e instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos; (c) instalaciones para el abastecimiento de combustible a buques que posean terminal de carga o descarga de hidrocarburos; y (d) astilleros. Todos ellos, deberán disponer de servicios de recepción de residuos de carga y de lastre de los buques. Pero, además, ante la inexistencia del titular de una licencia para la prestación de servicios portuarios de recepción de desechos generados por los buques, y en las condiciones establecidas en los Pliegos de Prescripciones Particulares de este servicio, los titulares de dichas instalaciones deberán contar con servicios de recepción de desechos generados por buques correspondientes a los anexos I, IV, V y VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques (MARPOL 73/78). En el caso de los astilleros, deberán disponer también de instalaciones para la recepción y tratamiento de sustancias que contribuyan a agotar la capa de ozono, según lo previsto en el anexo VI del Convenio MARPOL 73/78.

La disponibilidad de los mencionados servicios de recepción de residuos será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las antes referidas instalaciones portuarias. Asimismo, es de notar que su no disponibilidad podrá ser causa para no autorizar la entrada de buques con destino a dichas instalaciones portuarias (artículo 63.3 del TRLPEMM).

Si el buque no tiene por destino alguna de tales instalaciones, la recepción de los residuos de la carga procedentes de la mercancía a bordo del buque o de aquellos residuos que se encuentren en las zonas de tránsito y maniobra, tiene que ser garantizada por la empresa que lleve a cabo la carga o descarga del buque.

En fin, y toda vez que los desechos generados por buques tienen la consideración de residuos a los efectos previstos en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados (artículo 132.2 del TRLPEMM), los desechos y residuos recogidos deberán ser sometidos a procesos de tratamiento y eliminación adecuados conforme a la normativa estatal citada y a la legislación autonómica vigente sobre la materia. En el caso de que dichos procesos no se lleven a cabo con medios propios, los titulares de estas instalaciones portuarias deben acreditar un compromiso de aceptación de los desechos y residuos por parte de un gestor debidamente autorizado.

¿Qué se entiende por servicio portuario de recepción de desechos generados por buques?

Según el artículo 132 del TRLPEMM, conforman este servicio las actividades de recogida de desechos generados por buques, su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente y, en su caso, su almacenamiento, clasificación y tratamiento previo en una zona autorizada. En cuanto al concepto de desechos generados por buques, a tenor de lo establecido en los apartados 2, 3 y 4 del citado artículo 132 del TRLPEMM, han de entenderse los así establecidos en el Convenio MARPOL 73/78.

¿Qué requisitos se exigen para la prestación del servicio portuario de recepción de desechos generados por buques?

La prestación de este servicio podrá prestarse únicamente por empresas que, habiendo obtenido la correspondiente licencia de la Autoridad Portuaria, hayan sido autorizadas por el órgano medioambiental competente para la realización de las actividades de gestión de los residuos a los que se refiere este servicio y, asimismo, hayan acreditado documentalmente un compromiso de aceptación para su tratamiento o eliminación por parte del gestor destinatario.

En los Pliegos de Prescripciones Particulares se incluirán, entre otras, y sin perjuicio de las que se establezcan en la licencia correspondiente, las características y condiciones técnicas que deben cumplir las instalaciones de recepción de desechos, las cuales deberán ajustarse a las normas aprobadas por las Administraciones competentes, así como los medios que deba incorporar el prestador del servicio para colaborar en los servicios de lucha contra la contaminación marina. En este sentido, el artículo 132.7 del TRLPEMM indica que los medios disponibles en cada puerto deberán ser los adecuados para atender las necesidades de los buques que utilicen normalmente el puerto, sin causarles demoras innecesarias.

¿Qué tarifa deben pagar los buques que atraquen en un puerto de interés general?

A excepción de los supuestos previstos en el apartado 11 del artículo 132 del TRLPEMM y con independencia del uso o no del servicio de recepción de residuos ofertado por el prestador de este servicio, las Autoridades Portuarias cobrarán una tarifa fija a los buques por cada escala que efectúen en el puerto y cuyo pago es exigible al sujeto pasivo de la tasa del buque.

Dicha tarifa fija, cuyo cálculo se efectuará conforme a lo dispuesto en el apartado 8 del citado artículo 132 del TRLPEMM, dará derecho a las descargas, en los términos establecidos en dicho precepto, de los residuos referidos en los anexos I y V del Convenio MARPOL 73/78. La tarifa por la descarga de residuos correspondientes a los residuos previstos en los anexos IV y VI del Convenio MARPOL 73/78 y, asimismo, aquellos otros residuos de los anexos I y V del Convenio MARPOL 73/78 no cubiertos por la tarifa fija, se abonará directamente al prestador del servicio.

El artículo 132 del TRLPEMM prevé, asimismo, determinadas bonificaciones y exenciones a la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques.

7.7 Los servicios portuarios en régimen de autoprestación e integración de servicios

¿Qué es la autoprestación?

Conforme al artículo 133 del TRLPEMM, se entiende que hay autoprestación cuando (a) el concesionario (o titular de una autorización demanial) de una estación marítima de pasajeros

o terminal de mercancías dedicada al uso particular (según se definen en los apartados 16 y 17 del Anexo II del TRLPEMM) se preste a sí mismo los servicios portuarios al pasaje o de manipulación de mercancías, respectivamente, con personal y material propios o (b) una compañía naviera se preste a sí misma uno o varios servicios portuarios con personal propio embarcado para los servicios a bordo y con material propio. Es decir, que en ninguno de dichos supuestos existe contrato con un tercero que tenga por objeto la prestación de los servicios portuarios referidos.

Como excepción a la regla general (que exige que el servicio se preste con personal de abordaje), el artículo 133 del TRLPEMM prevé la posibilidad de que los buques que realicen servicios de transporte marítimo de corta distancia regulares y de autopistas del mar realizados con buques ro-ro puros, ro-pax, con-ro y ferries, puedan realizar los servicios al pasaje y de manipulación de mercancía en régimen de autoprestación con personal propio de tierra; pero, en este caso, deberán cumplirse los requisitos relativos al personal que se exigen a las empresas prestadoras de servicios portuarios (artículos 150 y 151.5 del TRLPEMM).

La prestación de servicios portuarios en régimen de autoprestación requiere la obtención de una licencia que ha de otorgar la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de la Administración marítima. La prestación de los servicios deberá ajustarse a los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios y los requisitos técnicos exigidos no podrán ser más severos que los que se requieran para el resto de los prestadores.

No obstante, no se autorizará la prestación de servicios bajo el régimen de autoprestación en los siguientes supuestos: (a) buques que enarboleden el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorándum de París o cuando el buque sea considerado como de alto o muy alto riesgo conforme al Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, que aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles; (b) servicio de practicaje (sin perjuicio de la posibilidad de obtener una exención a la obligatoriedad de este servicio); (c) por iguales razones que, conforme al artículo 111 del TRLPEMM (y no el artículo 109, al que erróneamente se remite el artículo 135.4 del TRLPEMM), permiten limitar el número de prestadores.

Por último, el artículo 136 del TRLPEMM exige a los titulares de licencias de autoprestación el pago a la Autoridad Portuaria de una contribución económica que se destinará a atender, en parte, las obligaciones de servicio público impuestas a los titulares de licencias abiertas.

¿Qué es la integración de servicios?

El artículo 134 del TRLPEMM considera que hay integración de servicios cuando el concesionario (o el titular de una autorización) de una estación marítima de pasajeros o terminal de mercancías dedicada al uso particular preste a los buques que operan en ésta uno o varios servicios técnico-náuticos (el practicaje, bajo determinadas condiciones), con personal y material propios, sin celebrar contrato con terceros prestadores de estos servicios portuarios.

En todo caso, el naviero que opere en estas terminales podrá elegir entre los ofertados por la estación marítima o terminal de mercancías (en régimen de integración de servicios) o por los ofrecidos por un prestador de un servicio portuario abierto al uso general.

La prestación de servicios portuarios en régimen de integración de servicios ha de ser auto-

rizada por la Autoridad Portuaria (previo informe vinculante de la Administración marítima), que habrá de otorgar la correspondiente licencia.

Por lo demás, el régimen de prestación de servicios en régimen de integración no difiere del expuesto para aquellos que se realizan bajo autoprestación: condiciones de prestación conforme al Pliego de Prescripciones Particulares, necesidad de compensar económicamente a los demás prestadores de servicios portuarios, etc.

No procederá la autorización para prestar el servicio de practicaaje en régimen de integración de servicios, excepto en los supuestos de puertos, atracaderos particulares o concesiones situadas fuera de la zona de prestación del servicio de practicaaje o, cuando concurren circunstancias similares de carácter excepcional (artículo 135 del TRLPEMM).

7.8 Los servicios comerciales

¿Qué se entiende por servicios comerciales?

El artículo 138 del TRLPEMM se refiere a aquellas actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicio portuario, estén vinculadas a la actividad portuaria. Se equiparan a éstas, la realización de actividades industriales, comerciales o de servicios dentro de la zona de servicio del puerto. Son servicios comerciales, por ejemplo, la consignación de buques y mercancías, el suministro o avituallamiento de combustible a buques, las operaciones relativas a la mercancía no incluidas en el servicio portuario de manipulación de mercancía (artículo 141 del TRLPEMM), la construcción y reparación naval, etc.

Por lo que se refiere al servicio de avituallamiento de combustible a los buques, la disposición adicional decimoséptima del TRLPEMM establece la obligación de las Autoridades Portuarias de adjudicar un número mínimo de tales instalaciones dentro del dominio público portuario. Esta disposición se desarrolla mediante el Real Decreto 958/2002, de 13 de septiembre, sobre instalaciones de avituallamiento de combustibles en los puertos de interés general.

¿Cuál es el régimen jurídico aplicable a los servicios comerciales?

Como nota fundamental, el artículo 139 del TRLPEMM establece que dichos servicios habrán de prestarse en régimen de concurrencia. En todo caso, la prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios queda sujeta a la previa obtención de una autorización que otorga la Autoridad Portuaria, siendo el plazo de vigencia de dicha autorización el que se determine en el título correspondiente. La Autoridad Portuaria habrá de resolver la correspondiente solicitud de autorización en el plazo de tres meses, transcurridos los cuales se entenderá ésta otorgada, salvo que se requiera la ocupación privativa de bienes del dominio público portuario.

Las actividades deberán ajustarse a las condiciones particulares que apruebe cada Autoridad Portuaria.

Señala el artículo 140 del TRLPEMM que la prestación de servicios comerciales por las Autoridades Portuarias estará limitada a atender las posibles deficiencias de la iniciativa privada. En contraprestación por estos servicios, dichos organismos exigirán las correspondientes tarifas (artículos 246 y 247 del TRLPEMM).

7.9 El servicio de señalización marítima

¿Qué se entiende por servicio de señalización marítima?

Según el artículo 137 del TRLPEMM, el servicio de señalización marítima tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el litoral y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación. Este servicio se presta por las Autoridades Portuarias en la zona geográfica que se les asigne (que, de conformidad con la disposición adicional vigésima del TRLPEMM, será la zona establecida en la Orden Ministerial de 28 de abril de 1994) y que delimita su ámbito competencial (artículo 28 del TRLPEMM). El TRLPEMM atribuye a las Autoridades Portuarias determinadas funciones para el desarrollo de esta actividad, sin perjuicio de aquellas otras que, sobre la materia, competen a otros órganos (Comisión de Faros, Puertos del Estado, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), Servicio Nacional de Coordinación de Radioavisos Náuticos y Costeros, etc.). Asimismo, se dispone el establecimiento, por parte del Ministerio de Fomento, de las servidumbres necesarias para garantizar la eficacia de las señales y la prestación del servicio.

En todo caso, corresponde a Puertos del Estado la competencia para planificar, inspeccionar y controlar el cumplimiento de este servicio de señalización marítima y, cuando no estuviese atribuido a una Autoridad Portuaria, también su prestación (artículo 18.1.h) del TRLPEMM).

La instalación y mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación de las instalaciones otorgadas en concesión o autorización demanial corresponde a su titular (artículo 26.1.q) del TRLPEMM).

8.1 Los recursos económicos del sistema portuario estatal

¿Cuáles son los principios del régimen económico del sistema portuario estatal?

El régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal, se fundamenta en los principios de autonomía de gestión económico-financiera y de autosuficiencia económica; es decir, que los ingresos generados y gestionados por el sistema, y por cada Autoridad Portuaria, deben ser suficientes para el desarrollo y mantenimiento de los puertos que lo integran. Siendo así, el artículo 156 del TRLPMM establece que los ingresos que genere el sistema portuario, y cada Autoridad Portuaria, por la realización de las actividades de carácter ordinario deben, al menos, cubrir: los gastos de explotación, financieros y demás necesarios para el cumplimiento de sus funciones; las cargas fiscales; la depreciación de los bienes e instalaciones; y, un rendimiento razonable que permita hacer frente a la devolución de la financiación de terceros y al acometimiento de nuevas inversiones.

¿Cuál es el objetivo de rentabilidad del sistema portuario estatal?

El citado artículo 156 del TRLPMM establece un objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario que, en la actualidad, se fija en el 2,5 por 100; objetivo que podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a tales efectos. Por otro lado, en el marco de los Planes de Empresa de las Autoridades Portuarias, se establecerán los objetivos de rentabilidad anual para cada una de ellas. El cálculo de la rentabilidad anual del sistema portuario y de cada una de las Autoridades Portuarias se establece en el artículo 157 del TRLPMM (según resulta modificado por la disposición final vigésima segunda de la Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2012).

¿Cuáles son los recursos económicos de las Autoridades Portuarias?

Con carácter general, y conforme al artículo 27 del TRLPMM, los recursos económicos de las Autoridades Portuarias estarán integrados por: (a) los productos y rentas de su patrimonio y los ingresos derivados de la venta de sus activos; (b) las tasas portuarias; (c) los ingresos de derecho privado que obtuviesen en el ejercicio de sus funciones (esencialmente, tarifas); (d) las

aportaciones que reciban del Fondo de Compensación Interportuario; (e) aquellos asignados en los Presupuestos Generales del Estado (según el artículo 18.1.d) del TRLPEMM compete a Puertos del Estado proponer las aportaciones a considerar en dichos Presupuestos que fueren a ser destinadas a inversiones en obras e infraestructuras) o en el de otras Administraciones; (f) ayudas y subvenciones; (g) los que procedan de créditos, préstamos, etc.; (h) los derivados del régimen sancionador (artículo 315.3 del TRLPEMM); (i) las donaciones legales y otras aportaciones de particulares; y (j) cualquier otro que disponga el ordenamiento.

¿Cuáles son los recursos económicos de Puertos del Estado?

Conforme al artículo 19 del TRLPEMM, los recursos de Puertos del Estado se integrarán por: (a) los productos y rentas de su patrimonio y los ingresos derivados de la venta de sus activos; (b) el 4 por 100 de las tasas portuarias gestionadas por las Autoridades Portuarias (el 2 por 100, en el caso de las Autoridades Portuarias situadas en los archipiélagos Canario, Balear y en Ceuta y Melilla); (c) los ingresos obtenidos por el ejercicio de sus actividades; (d) las aportaciones que reciban del Fondo de Compensación Interportuario; (e) aquellos asignados en los Presupuestos Generales del Estado o en el de otras Administraciones; (f) ayudas y subvenciones; (g) los que procedan de créditos, préstamos, etc.; (h) las donaciones legales y otras aportaciones de particulares; y (i) cualquier otro que disponga el ordenamiento.

¿Qué es el Fondo de Compensación Interportuario?

Por diversas razones, los puertos no se encuentran en una situación de igualdad competitiva. Por ello, para redistribuir los recursos del sistema, existe el denominado Fondo de Compensación Interportuario, regulado en el artículo 159 del TRLPEMM (según resulta modificado por la disposición final vigésima tercera de la Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2012). Este Fondo se gestiona por un Comité de Distribución, integrado por el Presidente de Puertos del Estado, los Presidentes de cada una de las Autoridades Portuarias y el Secretario del Consejo Rector de Puertos del Estado.

El Fondo de Compensación Interportuario se nutre de las siguientes aportaciones realizadas por las Autoridades Portuarias: (a) el 80 por 100 de la tasa por ayudas a la navegación correspondiente a embarcaciones a las que, por sus características, les sea aplicable la tasa del buque (T-1); y (b) entre el 4 y el 12 por 100 (el porcentaje en concreto es fijado por el Comité de Distribución del Fondo) del resultado de explotación del ejercicio (en el caso de las Autoridades Portuarias situadas en los archipiélagos Canario y Balear y en Ceuta y Melilla, el porcentaje se reducirá a la mitad). Y asimismo, de las aportaciones que realizare Puertos del Estado y que será determinada por su Consejo Rector.

El Comité de Distribución del Fondo aprobará la distribución de éste, teniendo en cuenta que las aportaciones derivadas de la tasa por ayudas a la navegación se distribuirán entre todas las Autoridades Portuarias en función del número de faros y ayudas a la navegación que cada una tenga asignados. Y aquellas otras aportaciones, que tendrán carácter finalista, se destinarán a financiar: inversiones en infraestructuras portuarias y de señalización marítima; gastos asociados a la implantación de planes de saneamiento; actuaciones medioambientales y de seguridad; programas de investigación, desarrollo e innovación; daños físicos o situaciones económicas excepcionales; y, además, para compensar los menores ingresos que soportan las Autoridades Portuarias situadas en los archipiélagos Canario, Balear y en Ceuta y Melilla como consecuencia de la aplicación de cuotas reducidas y bonificaciones a las tasas portuarias, derivadas de las condiciones de insularidad.

8.2 Consideraciones generales sobre las tasas portuarias

¿Cuáles son las tasas portuarias?

El artículo 161 del TRLPEMM define a las tasas portuarias como aquéllas que son exigidas por la utilización privativa o por el aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima. Y, partiendo de esta definición, las tasas portuarias serían las siguientes:

Tasas		Concepto
Tasa de ocupación (artículos 173 a 182 del TRLPEMM)		Ocupación privativa del dominio público portuario
Tasa de actividad (artículos 183 a 192 del TRLPEMM)		Ejercicio en el demanio portuario de actividades comerciales, industriales y de servicios
Tasas de utilización	Tasa del buque (T-1) (artículos 194 a 204 del TRLPEMM)	Utilización especial de las instalaciones portuarias
	Tasa del pasaje (T-2) (artículos 205 a 210 del TRLPEMM)	
	Tasa de la mercancía (T-3) (artículos 211 a 217 del TRLPEMM)	
	Tasa de la pesca fresca (T-4) (artículos 218 a 222 del TRLPEMM)	
	Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5) (artículos 223 a 230 del TRLPEMM)	
	Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6) (artículos 231 a 236 del TRLPEMM)	
Tasa de ayudas a la navegación (artículos 237 a 244 del TRLPEMM)		Prestación del servicio de señalización marítima

¿Cuál es la naturaleza de las tasas portuarias?

Tal como su propia denominación anticipa, las tasas portuarias constituyen prestaciones patrimoniales de carácter público que participan de la naturaleza tributaria de tasas lo que determina que, conforme a lo dispuesto en el artículo 31.3 de la Constitución española, su establecimiento, así como el de sus elementos esenciales, tenga que regularse en una norma de rango legal (hecho éste que, es sabido, justificó la promulgación de la Ley 48/2003). Así, el régimen jurídico aplicable a las tasas portuarias, a decir del artículo 162 del TRLPEMM, viene determinado por el propio TRLPEMM y, supletoriamente, por la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos y por la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, así como por sus respectivas normas reglamentarias de desarrollo (Real Decreto 520/2005, de 13 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento general de desarrollo de la Ley General Tributaria, en materia de revisión en vía administrativa; Real Decreto 939/2005, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación; etc.).

¿Cuáles son las consecuencias del impago de las tasas portuarias?

Según el artículo 172 del TRLPEMM, la gestión y recaudación de las tasas portuarias se atribuye a las Autoridades Portuarias quienes, para la efectividad de su cobro, podrán utilizar la vía de apremio; y para su exacción en vía ejecutiva, podrán celebrar el oportuno convenio con los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria o el correspondiente organismo autonómico. Sin perjuicio de ello, el impago de las tasas portuarias podrá motivar (a) la prohibición o pérdida, para el deudor tributario, del derecho a la utilización o al aprovechamiento especial de las instalaciones portuarias, (b) la suspensión de la actividad realizada en el dominio público portuario y, cuando proceda, (c) la extinción del título administrativo que habilite para la prestación de un servicio o actividad o para la ocupación del dominio público portuario.

¿Qué recursos proceden frente a las liquidaciones de la Autoridad Portuaria?

Conforme a lo dispuesto en el artículo 24.8 del TRLPEMM, los actos dictados por las Autoridades Portuarias en materia tributaria son recurribles en vía económico-administrativa. Por tanto, conforme a lo establecido en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria y en el Real Decreto 520/2005, de 13 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento general de desarrollo de la Ley General Tributaria.

¿Pueden las tasas portuarias ser objeto de autoliquidación?

Sin perjuicio de la obligación de los sujetos pasivos de practicar (y comunicar a la Autoridad Portuaria) las operaciones de calificación y cuantificación para la determinación del importe de la cuota de las tasas portuarias, el artículo 172 del TRLPEMM prevé, como novedad en relación con el régimen vigente hasta 2010, que las tasas portuarias puedan ser objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo. Ahora bien, esta posibilidad queda condicionada a la promulgación de la correspondiente orden del Ministerio de Fomento que, a la fecha, no ha sido dictada.

¿Cuáles son los supuestos de repercusión de las tasas en régimen de estimación simplificada?

Cuando la ley establezca que la cuantía de la tasa se determine en régimen de estimación simplificada (lo que ocurre, en determinados supuestos, respecto de la tasa del pasaje (T-2), tasa de la mercancía (T-3), tasa de embarcaciones deportivas y de recreo (T-5) y tasa de ayudas a la navegación), su repercusión ha de llevarse a cabo por el sujeto pasivo por el importe que corresponda según este régimen.

¿Cuál es el régimen de publicidad de las tasas que aplica cada Autoridad Portuaria?

Las Autoridades Portuarias deberán publicar, en sus respectivos portales de internet, (a) las bases imponibles y tipos de gravámenes de la tasa de ocupación, (b) las cuotas de las tasas de utilización y sus coeficientes correctores y (c) las bonificaciones aplicables a las tasas portuarias. Esta información, consolidada, habrá de publicarse también en el portal de internet de Puertos del Estado.

8.3 Tasa de ocupación

¿Cuál es el hecho imponible de la tasa de ocupación?

Según dispone el artículo 173 del TRLPEMM, la tasa de ocupación grava la ocupación del dominio público portuario, y el de su vuelo y subsuelo, al amparo de una autorización o

concesión demanial de las previstas en TRLPEMM. Se incluye, además, la prestación de los servicios comunes del puerto relacionados con el demanio ocupado.

¿Quién es el sujeto pasivo de la tasa de ocupación?

El obligado al pago de la tasa será el titular de la autorización o concesión demanial que justifica dicha ocupación privativa (artículo 174 del TRLPEMM).

¿Cuál es la base imponible de la tasa de ocupación?

Conforme al artículo 175 del TRLPEMM, la base imponible se establece atendiendo al valor de los bienes objeto de ocupación, establecido conforme a criterios de mercado. En tal sentido, ha de diferenciarse, atendiendo a la naturaleza del bien objeto de ocupación, entre (a) los terrenos, (b) las aguas del puerto y (c) las obras o instalaciones.

A los efectos de establecer el valor de los terrenos, la zona de servicio del puerto se dividirá en distintas áreas funcionales, determinándose el valor de los terrenos incluidos en cada área por referencia a otros terrenos próximos de similares usos y condiciones, su grado de urbanización, la proximidad y accesibilidad a los servicios generales del puerto, a las instalaciones de atraque, etc. El valor de las aguas incluidas en cada área funcional, se establecerá atendiendo al valor de los terrenos (pero sin que pueda exceder de éste), teniéndose en cuenta las condiciones de calado, abrigo, etc.

Compete al Ministerio de Fomento, mediante orden publicada en el BOE, la determinación de la valoración de los terrenos y aguas de la zona de servicio de cada puerto, a propuesta de cada una de las Autoridades Portuarias (y previa tramitación de un específico procedimiento previsto en el artículo 177 del TRLPEMM). Estas valoraciones aprobadas por el Ministerio de Fomento, no son susceptible de recurso autónomo; pero sí puede recurrirse la resolución individual por la que se establezca el importe de la tasa de ocupación que resulta de aquella valoración. A la fecha, se han aprobado las órdenes ministeriales de valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio de los siguientes puertos:

Puerto	Orden ministerial
Alcudia	Orden FOM/306/2011, de 19 de enero
Almería	Orden FOM/2947/2010, de 30 de septiembre
Arrecife	Orden FOM/2883/2007, de 14 de septiembre
Castellón	Orden FOM/3690/2007, de 10 de diciembre
Ceuta	Orden FOM/1596/2010, de 31 de mayo
Ibiza	Orden FOM/307/2011, de 19 de enero
Ferrol	Orden FOM/2234/2009, de 30 de junio y Orden FOM/3140/2009, de 7 de octubre
La Savina	Orden FOM/309/2011, de 20 de enero
Mahón	Orden FOM/308/2011, de 19 de enero
Málaga	Orden FOM/720/2012, de 27 de marzo
Melilla	Orden FOM/1960/2010, de 22 de junio
Palma de Mallorca	Orden FOM/305/2011, de 13 de enero
San Ciprián	Orden FOM/2686/2009, de 24 de septiembre

Las valoraciones serán objeto de actualización anual, en cantidad equivalente al 75 por 100 del IPC. La actualización del valor de los terrenos y de las aguas del puerto que se realice estando vigente una concesión o autorización demanial, no afectará a la tasa de ocupación devengada al amparo de dicho título de ocupación, sin perjuicio del incremento de la cuota al que haremos referencia posteriormente.

Distinta de su actualización, son las revisiones del valor de los terrenos y aguas del puerto. Así, los valores de aquéllos podrán ser revisados cada 5 años; pero, en todo caso, deben revisarse cada 10 años, o siempre que se apruebe o modifique la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, o cuando se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a la valoración vigente.

Por otro lado, el valor de las infraestructuras, estructuras e instalaciones objeto de la ocupación, será determinado conforme a criterios de mercado (considerada su depreciación anual). Cada Autoridad Portuaria establecerá dichos valores, con una vigencia de cinco años, atendiendo bien al coste de la inversión inicial o bien a la tasación realizada por entidad independiente, según los casos. En todo caso, la valoración establecida será constante durante todo el período de la concesión o autorización, no estando sujeta ni a actualizaciones ni a revisiones. No obstante, en aquellos supuestos en los que la prórroga del plazo de la concesión o autorización de dominio público conlleve la reversión a la Autoridad Portuaria de las obras e instalaciones, habrá de procederse a la fijación o actualización de su valor mediante su tasación.

¿Cuál es el tipo de gravamen de la tasa de ocupación?

El tipo de gravamen aplicable a la base imponible a los efectos de establecer la cuota íntegra de la tasa de ocupación difiere en atención (a) al bien demanial ocupado (terrenos, aguas del puerto, vuelo o subsuelo, obras e instalaciones, etc.) y (b) a la actividad que se desarrolle en el dominio público ocupado (actividades propiamente portuarias: servicios portuarios, actividades portuarias comerciales, pesqueras, náutico-deportivas, lonjas pesqueras, construcción, reparación y desguace de buques o embarcaciones, etc.; actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias: actividades logísticas, de almacenaje, industriales o comerciales, etc.; o actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad). Salvo excepciones previstas en el artículo 176 del TRLPEMM, el tipo de gravamen oscila entre el 6 y el 8 por 100.

¿Cuál es la cuota íntegra de la tasa de ocupación?

Conforme al artículo 178 del TRLPEMM, el título que ampare la ocupación del dominio público (concesión o autorización demanial) determinará el importe de la cuota íntegra que el autorizado o concesionario debe abonar a la Autoridad Portuaria en concepto de tasa de ocupación. El importe así fijado como cuota íntegra, se actualizará anualmente (en la parte correspondiente a terrenos y aguas del puerto; no así las obras e instalaciones) en una cantidad equivalente al 75 por 100 del IPC.

Conviene señalar que en los pliegos de bases que regulan los concursos para la adjudicación de una autorización o concesión, podrá preverse el ofrecimiento por los licitadores, de un importe adicional superior a aquél que se establezca en concepto de tasa de ocupación. Esta cantidad adicional, sin embargo, carece de naturaleza tributaria y, por tanto, no está sujeta al régimen de actualización mencionado (artículo 180 del TRLPEMM).

Además, esta cuota íntegra fijada en la autorización o título concesional, ha de ser revisada atendiendo a las valoraciones del terreno y aguas del puerto establecidas por el Ministerio de Fomento, antes referidas (y que inciden en la base imponible de esta tasa). Se establece, sin

embargo, un régimen progresivo del incremento de la cuota íntegra que resulte de aquella revisión de los valores. Así, por un lado, el incremento máximo anual de la cuota íntegra no podrá ser superior al 10 por 100, imputándose el exceso al importe de la tasa de ocupación de las anualidades posteriores, siempre hasta el citado límite, hasta regularizar su importe. Por otro lado, y salvo por lo que se refiere a las áreas destinadas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad o a otros usos no portuarios, el importe de la cuota íntegra no podrá incrementarse, en períodos de 15 años, en más de un 20 por 100 sobre la cantidad fijada en el título que ampara la ocupación o de su anterior revisión.

¿Cuándo se devenga la tasa de ocupación?

La tasa de ocupación se devenga, según el artículo 179 del TRLPEMM, desde el momento en que se notifica la resolución del otorgamiento de la autorización o concesión demanial (salvo en aquellos supuestos, referidos en el artículo 81.3 del TRLPEMM, en los que el inicio de la concesión depende de la terminación de la concesión anterior o de la finalización de obras por la Autoridad Portuaria, en cuyo caso la tasa se devengará desde la puesta a disposición de los terrenos).

La autorización o el título concesional establecerá los plazos en los que debe ser abonada la tasa de ocupación, no pudiendo ser estos superiores al año. La Autoridad Portuaria, por otro lado, puede requerir pagos anticipados a cuenta y, bajo determinadas circunstancias (entre ellas, el previo informe favorable de Puertos del Estado), autorizar el diferimiento de los pagos por la tasa de ocupación.

¿Qué bonificaciones pueden aplicarse a la tasa de ocupación?

El artículo 181 del TRLPEMM prevé la aplicación, en determinados supuestos, de bonificaciones a la cuota de la tasa de ocupación. Estas bonificaciones habrán de constar en la autorización o concesión y su aplicación está limitada sólo a determinados supuestos y, en su caso, previo cumplimiento de los requisitos fijados en cada uno de ellos.

Así, podrán aplicarse las siguientes bonificaciones a la tasa de ocupación:

Concepto	Importe
Cuando se realicen inversiones en obras de relleno, consolidación o mejora de los terrenos	hasta el 75%
Cuando el objeto de la concesión consista en la urbanización y comercialización de zonas de actividades logísticas	hasta el 50%
Cuando el titular de la autorización o de la concesión sea un organismo o entidad de la Administración pública y tenga por objeto el desarrollo de actividades de interés social o cultural	50%
Cuando el titular de la autorización o de la concesión sea una corporación de derecho público cuya actividad se encuentre directamente vinculada con la actividad portuaria	50%
Cuando el titular de la concesión sea un club náutico o deportivo sin ánimo de lucro, siempre que el 80% de los atraques estén destinados a embarcaciones de eslora inferior a 12 metros	30%
Cuando, cumplidas ciertas condiciones de tiempo y superficie, el titular de la concesión ejecute a su cargo obra civil de infraestructura, rellenos, obras de consolidación o mejora del terreno, superestructuras e instalaciones destinadas a actividades relacionadas con el intercambio modal o a la prestación de servicios portuarios	95%
Cuando en las terminales de vehículos en régimen de mercancías se realicen inversiones de ampliación de la superficie de almacenamiento que resulten en una capacidad superior a la que es objeto de la concesión	30%

Al margen de las mencionadas bonificaciones, que, concurriendo los requisitos establecidos, habrán de ser aplicadas por todas las Autoridades Portuarias, el artículo 182 del TRLPEMM prevé, asimismo, la aplicación de bonificaciones singulares que pueden ser establecidas por cada Autoridad Portuaria en particular al objeto de impulsar la competitividad interportuaria y la adaptación a las condiciones existentes, en cada momento, en el mercado internacional. Estas bonificaciones singulares, que pueden ser de hasta el 30 por 100, podrán ser aplicadas cuando la concesión tenga por objeto una terminal marítima de mercancías. Tendrán carácter anual y deberán ser aprobadas por cada Autoridad Portuaria y establecidas en el Plan de Empresa, sin perjuicio de su necesaria publicación en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a tales efectos (el Anexo IX, al que se remite el artículo 79 de la Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2012, establece las bonificaciones actualmente vigentes). Dado su carácter coyuntural, la aplicación de esta bonificación no está condicionada a su plasmación en el título que ampare la ocupación del dominio público. Pero, por esta misma razón, su aplicación en un determinado ejercicio no genera derecho adquirido alguno a favor del sujeto pasivo.

¿Quiénes están exentos del pago de la tasa de ocupación?

Según el artículo 169 del TRLPEMM, están exentos del pago de la tasa de ocupación, (a) los organismos y entidades de las Administraciones públicas que, por necesidad de funcionamiento, hayan de situarse en el dominio público portuario donde desarrollan funciones de control oficial de mercancías, vigilancia, investigación o desarrollo tecnológico, inspección y protección del medio ambiente marítimo y costero, etc.; y, (b) previa solicitud de exención a la Autoridad Portuaria, la Cruz Roja del Mar y otras entidades de carácter humanitario y sin fines lucrativos que, legalmente constituidas, presten asistencia a tripulantes y pasajeros.

Por otro lado, y al tenor de lo establecido en el artículo 59 del TRLPEMM, no estará sujeta a esta tasa la ocupación del dominio público que resulte necesaria para la realización de obras públicas portuarias.

8.4 Tasa de actividad

¿Cuál es el hecho imponible de la tasa de actividad?

La tasa de actividad grava el ejercicio, en el dominio público portuario, de aquellas actividades comerciales, industriales y de servicios sujetas a autorización de la Autoridad Portuaria. Si el desarrollo de tales actividades implica la ocupación del demanio portuario, además, se devengará la correspondiente tasa de ocupación (artículo 183 del TRLPEMM).

¿Quién es el sujeto pasivo de la tasa de actividad?

Conforme al artículo 184 del TRLPEMM, está obligado al pago de la tasa en su condición de sujeto pasivo, (a) el titular de la actividad sujeta a autorización (si la actividad desarrollada constituye un servicio comercial, tal y como éste se define en el artículo 138 del TRLPEMM), (b) el titular de la autorización o concesión demanial (si el ejercicio de la actividad conlleva ocupación del dominio público portuario) o, (c) el titular de la licencia para la prestación del servicio portuario (si la actividad realizada en el dominio público portuario tiene la consideración de servicio portuario).

¿Cuándo se devenga la tasa de actividad?

La tasa de actividad se devengará, conforme al artículo 185 del TRLPEMM, desde la fecha del inicio de la actividad o, en caso de ocupación del dominio público, desde la fecha máxima prevista en el título concesional para el inicio de la actividad.

La tasa de actividad es exigible, según el artículo 191 del TRLPEMM, conforme a lo establecido en la autorización del servicio comercial, o en la licencia del servicio portuario o en la autorización o concesión demanial. En ningún caso el plazo podrá ser superior a un año. Si la tasa de actividad se exigiese por adelantado, su cuantía se calculará bien conforme a estimaciones (para el primer ejercicio) o bien según el volumen del año precedente (para posteriores ejercicios), procediéndose, en cualquier caso, a su regularización a la terminación de cada ejercicio.

¿Cuál es la cuota íntegra de la tasa de actividad?

Tanto la base imponible como el tipo de gravamen aplicable, cuyo resultado arroja la cuota íntegra, han de fijarse en y al momento de otorgarse la autorización para la realización del servicio comercial, o la licencia para la prestación de servicio portuario o el título que ampare la ocupación privativa del dominio público (artículo 189 del TRLPEMM); pero, en todo caso, de conformidad con los criterios que se señalan más adelante. La finalidad no es otra que tributar por la utilidad que deriva del aprovechamiento del dominio público.

Vigente el ejercicio de la actividad sujeta a este gravamen tributario, ni la base imponible ni el tipo de gravamen serán objeto de revisión. No obstante, el tipo de gravamen (cuando la base no se establezca conforme al volumen de negocio) se actualizará anualmente en proporción equivalente al 75 por 100 del IPC (artículo 190 del TRLPEMM).

Al igual que indicábamos en relación con la tasa de ocupación, en aquellos concursos convocados por la Autoridad Portuaria para el otorgamiento de concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán establecer que, por parte de los licitadores, se ofrezcan importes adicionales a los establecidos para la tasa de actividad. Tales cantidades, sin embargo, no tienen naturaleza tributaria por lo que no estarán sujetos a la actualización antes mencionada (artículo 192 del TRLPEMM).

Los criterios para la determinación de la base imponible, a decir del artículo 187 del TRLPEMM, dependerán de la actividad sujeta a gravamen, según se resume en el siguiente cuadro:

Actividad sujeta	Determinación de la base imponible
Servicios y actividades de manipulación de carga	Número de unidades de carga manipuladas medidas en la unidad de presentación de la mercancía establecida en la autorización (toneladas, número de contenedores, etc.)
Servicios al pasaje	Número de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje embarcados y desembarcados
Servicios técnico-náuticos (practicaje, remolque portuario y amarre)	Número de unidades de arqueo bruto de los buques a los que se presta el servicio o número de servicios prestados
Servicios de recogida de desechos procedentes de los buques	Cantidad recogida o número de servicios prestados

Otros servicios y actividades portuarios o auxiliares y complementarios	Número de unidades que represente la cuantía del servicio que se presta o de la actividad que se desarrolle, o número de servicios prestados o (siendo imposibles aquellas mediciones) el volumen de negocio
Actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad	Número de unidades que represente la cuantía de la actividad desarrollada o el volumen de negocio llevado a cabo en el puerto

Por su parte, el tipo de gravamen será establecido por la Autoridad Portuaria en el título que ampara la actividad sujeta a la tasa de actividad, teniendo en consideración las características de cada actividad y su situación competitiva, el interés portuario de la actividad y su capacidad de generar o consolidar tráficos, el nivel de inversión privada y la rentabilidad prevista de la actividad.

En todo caso, el artículo 188 del TRLPEMM establece unos límites superiores e inferiores, establecidos en función de la actividad desarrollada, que representan el máximo y el mínimo a que puede ascender el importe de la cuota íntegra de la tasa de actividad.

Actividad sujeta	Cuota íntegra mínima	Cuota íntegra máxima
Servicios y actividades de manipulación de carga	- Si la actividad conlleva ocupación privativa: (a) 20% de la cuota íntegra de la tasa de ocupación o, (b) si se estableció como base imponible el volumen de tráfico, el que resulte de aplicar el tipo de gravamen al volumen mínimo anual comprometido. - Si la actividad no conlleva ocupación privativa: 1% del importe neto anual de la cifra de negocio.	- El 100% de la cuota íntegra de la tasa de ocupación.
Servicios al pasaje		- El importe que resulte de aplicar al volumen de tráfico manipulado, unos determinados tipos de gravamen establecidos en el artículo 188.b).1º.1 del TRLPEMM (sujetos a actualización anual).
Servicios técnico-náuticos (practicaje, remolque portuario y amarre)		- El 6% de importe neto anual de la cifra de negocio.
Servicios de recogida de desechos procedentes de los buques		
Otros servicios y actividades portuarios o auxiliares y complementarios		
Actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad	2% del importe neto anual de la cifra de negocio	8% del importe neto anual de la cifra de negocio

¿Qué bonificaciones pueden aplicarse a la tasa de actividad?

En relación con la tasa de actividad, el artículo 245 del TRLPEMM establece las siguientes bonificaciones aplicables sobre el importe de la cuota íntegra:

Objeto	Beneficiarios y requisitos	Cuantía
Incentivar las buenas prácticas medioambientales	<p>- Titulares de una autorización para prestar servicios de manipulación de mercancía o de una autorización o concesión demanial que tenga por objeto una terminal de manipulación de mercancías, siempre que se acredite:</p> <p>(i) haber suscrito con la Autoridad Portuaria un convenio en materia de buenas prácticas ambientales; y,</p> <p>(ii) estar inscrito en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental (EMAS) o tener implantado, por una entidad acreditada, un sistema de gestión ambiental basado en la norma UNE-EN-ISO-14001.</p>	<p>15% (importe general)</p> <p>20% (graneles sólidos o líquidos)</p>
	<p>- Titulares de autorizaciones o concesiones demaniales destinadas a actividades pesqueras, náutico-deportivas o de construcción, reparación, transformación o desguace de buques siempre que se acredite:</p> <p>(i) haber suscrito con la Autoridad Portuaria un convenio en materia de buenas prácticas ambientales; y,</p> <p>(ii) estar inscrito en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental (EMAS) o tener implantado, por una entidad acreditada, un sistema de gestión ambiental basado en la norma UNE-EN-ISO-14001.</p>	<p>15%</p>
Incrementar la calidad en la prestación de servicios	<p>- Prestadores de servicios portuarios o titulares de una autorización o concesión demanial que tenga por objeto una terminal marítima de mercancías o una estación marítima de pasajeros, siempre que tuviesen una certificación de servicio (basada en los referenciales de calidad aprobados por Puertos del Estado o en los específicamente aprobados por la Autoridad Portuaria) emitida por una entidad acreditada..</p>	<p>15%</p>
	<p>- Titulares de una licencia de servicio portuario de manipulación de mercancías o titulares de una autorización o concesión demanial que tenga por objeto una terminal marítima de mercancías, siempre que hubiesen superado, por encima del 30%, los niveles mínimos de productividad establecidos en los pliegos de prescripciones particulares del correspondiente servicio portuario.</p>	<p>Hasta el 50%</p>
Incrementar la contratación de trabajadores portuarios	Titulares de una licencia de servicio portuario de manipulación de mercancías siempre que, por encima del mínimo establecido, incrementen el porcentaje de trabajadores contratados en régimen laboral común de forma continuada, establecida porcentualmente.	Porcentaje establecido en función de la diferencia que represente el incremento sobre el mínimo establecido

¿Quiénes están exentos del pago de la tasa de actividad?

Según el artículo 170 del TRLPEMM, además de aquellos mismos sujetos exentos del pago de la tasa de ocupación antes mencionados, están exentos del pago de la tasa de actividad: (a) los consignatarios de buques y mercancías autorizados, por lo que se refiere a dicha actividad y siempre y cuando se desarrolle sin ocupación del dominio público portuario; (b) los provisionistas autorizados, por lo que se refiere a dicha actividad y siempre que no ocupasen demanio portuario; (c) los titulares servicios comerciales y actividades relacionados con la entrada y salida de mercancías y pasajeros de la zona del servicio del puerto, siempre que no ocupen dominio público portuario; y, (d) previa solicitud de exención a la Autoridad Portuaria, las corporaciones de derecho público y entidades sin fines lucrativos cuya actividad se encuentre directamente vinculada con la actividad portuaria y sea de interés educativo, investigador, cultural, social o deportivo.

8.5 Tasas de utilización

¿Cuáles son las tasas de utilización?

Bajo el concepto de tasas de utilización, los artículos 193 y siguientes del TRLPEMM regulan las siguientes seis tasas vinculadas a la utilización de las instalaciones portuarias: (a) la tasa del buque (T-1); (b) la tasa del pasaje (T-2); (c) la tasa de la mercancía (T-3); (d) la tasa de la pesca fresca (T-4); (e) la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5); y (f) la tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6).

El importe de todas estas tasas de utilización, según establece el artículo 164 del TRLPEMM, se fija atendiendo a la utilidad que deriva de la utilización de las infraestructuras portuarias, teniendo en cuenta los costes asociados a su implantación y mantenimiento.

Aquí únicamente desarrollaremos los elementos esenciales de las tres primeras tasas, no obstante hacer una somera mención, asimismo, a las otras tasas de utilización al único objeto de precisar el objeto de su gravamen y los sujetos obligados a su pago.

¿Qué son los coeficientes correctores?

Si bien la estructura de las tasas de utilización es común para la totalidad de las Autoridades Portuarias, con el fin de fomentar la leal competencia entre estas y tomando en consideración la estructura de costes de cada una de ellas, el artículo 166 del TRLPEMM permite (ya desde la entrada en vigor de la Ley 33/2010) que cada Autoridad Portuaria fije (además de unas bonificaciones singulares: captación y consolidación de tráfico; potenciación de España como plataforma logística; y, consideraciones de insularidad) unos denominados coeficientes correctores que se aplican a las cuantías básicas de la tasa del buque (T-1) (B o S), de la tasa del pasaje (T-2) (P) y de la tasa de la mercancía (T-3) (M). Estos coeficientes correctores podrán proponerse en el Plan de Empresa anual, respetando los límites y criterios que para su establecimiento, se concretan en la legislación portuaria y que habrán de ser objeto de desarrollo mediante Orden del Ministerio de Fomento (a la fecha, no aprobada), publicándose en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a tales efectos (disposición adicional vigésima segunda del TRLPEMM).

En el siguiente cuadro se recogen los coeficientes correctores actualmente vigentes, establecidos en el artículo 78 de la Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2012.

Autoridad Portuaria	Tasa buque	Tasa mercancía	Tasa pasaje
A Coruña	1,30	1,30	1,05
Alicante	1,30	1,30	1,30
Almería	1,20	1,20	1,20
Avilés	1,20	1,10	1,00
Bahía de Algeciras	1,00	1,00	0,98
Bahía de Cádiz	1,18	1,18	1,10
Baleares	1,00	0,95	1,00
Barcelona	1,00	1,00	1,00
Bilbao	1,00	1,00	1,00
Cartagena	0,95	1,00	0,80
Castellón	1,00	1,10	1,00
Ceuta	1,30	1,30	1,30
Ferrol-San Cibrao	1,10	1,03	0,92
Gijón	1,30	1,30	1,10
Huelva	1,00	0,98	0,87
Las Palmas	1,20	1,23	1,30
Málaga	1,20	1,30	1,30
Marín y Ría de Pontevedra	1,10	1,10	1,00
Melilla	1,30	1,30	1,30
Motril	1,30	1,30	1,10
Pasajes	1,20	1,10	1,00
Santa Cruz de Tenerife	1,20	1,30	1,30
Santander	1,00	1,00	1,00
Sevilla	1,18	1,18	1,10
Tarragona	0,95	1,00	0,80
Valencia	1,17	1,15	1,00
Vigo	1,10	1,20	1,00
Vilagarcía	1,20	1,20	1,00

¿Quiénes están exentos del pago de las tasas de utilización?

Conforme al artículo 171 del TRLPEMM, están exentos del pago de tasas de utilización: (a) los buques de Estado, aquellos afectos al servicio de la defensa nacional y, a condición de reciprocidad, los de los ejércitos de países integrados en asociaciones o alianzas militares con España, así como sus tropas y efectos militares, en visita oficial; (b) las embarcaciones y material propiedad

de las Autoridades Portuarias y de las Administraciones públicas o contratadas por cualquiera de ellas dedicadas al servicio del puerto, seguridad pública, vigilancia, inspección y protección del medio ambiente marítimo y costero, etc.; asimismo, las extranjeras, a condición de reciprocidad; (c) previa solicitud de exención, las embarcaciones y material de la Cruz Roja Española del Mar así como las mercancías de carácter humanitario enviadas a regiones en crisis o de emergencia, por entidades sin fines lucrativos, legalmente constituidas; y, (d) las embarcaciones y buques a flote en construcción, reparación, transformación o desguace, cuando dichas operaciones se realicen en instalaciones dedicadas a tales actividades y explotadas en régimen de concesión o autorización demanial que incluya la lámina de agua donde se desarrollan tales actividades.

8.6 Tasa del buque (T-1)

¿Cuál es el hecho imponible de la tasa del buque?

La tasa del buque (T-1), según el artículo 194 del TRLPEMM, grava la utilización, por los buques o artefactos flotantes, de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto, así como de las instalaciones portuarias que permiten el acceso al puesto de amarre o fondeadero que se asigna al buque y su estancia en estos. Además, se incluye la prestación de los servicios generales comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria y que, relacionados con tales elementos, benefician al usuario sin necesidad de solicitar su prestación.

En tal sentido, y por lo que se refiere a la aplicación de la cuota íntegra a la que luego nos referiremos, conviene señalar que el espacio de agua comprendido dentro de la zona de servicio del puerto se divide en (a) zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarca los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo; y (b) zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprende el resto de las aguas.

¿Quién es el sujeto pasivo de la tasa del buque?

Son sujetos pasivos contribuyentes de la tasa del buque (T-1), con carácter solidario, el propietario, el capitán y el naviero del buque. Y sujetos pasivos sustitutos de esta tasa, el consignatario del buque (si éste se encontrase consignado) y, en aquellos muelles, pantalanes e instalaciones de atraque otorgados en concesión, también el concesionario o autorizado (sin perjuicio, lógicamente, de su derecho a repercutir a los sujetos pasivos contribuyentes la tasa liquidada a aquéllos por la Autoridad Portuaria).

¿Cuándo se devenga la tasa del buque?

La tasa del buque (T-1) se devenga desde el momento de la entrada del buque en las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.

¿Cuál es la cuota íntegra de la tasa del buque?

La cuota íntegra de la tasa del buque (T-1) se determina, con carácter general, conforme a la siguiente fórmula:

Cuota íntegra = (arqueo bruto) x (tiempo de estancia) x (cuantía básica B o S) x (coeficiente corrector de la Autoridad Portuaria) x (coeficientes de los artículos 197 a 199 del TRLPEMM) x (coeficientes del artículo 201 del TRLPEMM) x (bonificaciones)

A los efectos del cálculo del tonelaje de arqueo bruto, habrá que estarse a lo establecido en el certificado de arqueo del buque, expedido conforme al Convenio Internacional de Arqueo de Buques de Londres de 1969 y, en defecto de tal certificación, a la estimación de dicho arqueo establecida por el artículo 203 del TRLPEMM (estimación que resulta de multiplicar 0,4 por la eslora total, la manga y el puntal de trazado del buque, medidas en metros).

El tiempo de estancia del buque se contará, conforme al artículo 200 del TRLPEMM, desde la hora en que se dé el primer cabo al punto de amarre o se fondee el ancla y concluirá al largar el último de los cabos de amarre o se leve el ancla. En general, los períodos de estancia en día festivo computan como 5 horas (salvo que se llevaren a cabo operaciones comerciales) y se establece, para cualquier período de 24 horas, un cómputo máximo de 15 horas. En relación con el período de estancia del buque en un puerto, señala el artículo 204 del TRLPEMM que si un buque prolongase la estancia en su atraque o posición de fondeo más allá del período autorizado, la Autoridad Portuaria fijará un plazo para que abandone el puerto, transcurrido el cual sin atender dicha orden, se impondrán multas coercitivas cuya cuantía, si bien establecida atendiendo al importe de la tasa del buque (T-1), carece de naturaleza tributaria.

El valor de la cuantía básica (B) se establece en 1,50 € y de la cuantía básica para transporte marítimo de corta distancia (S), en 1,30 €; cantidades éstas que, iguales para todas las Autoridades Portuarias, podrán ser modificadas por la Ley de Presupuestos Generales del Estado o por la que, en su caso, se apruebe a tales efectos (artículo 202 y disposición adicional vigésima segunda del TRLPEMM). Por transporte marítimo de corta distancia (TMCD), entiende el apartado 27 del Anexo II del TRLPEMM aquel servicio marítimo para tráfico de mercancías o pasajeros realizado en buques cuya ruta marítima discurre exclusivamente en Europa entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa; se extiende también al transporte marítimo entre los Estados miembros de la Unión Europea y Noruega e Islandia y otros Estados del Mar Báltico, el Mar Negro y el Mar Mediterráneo.

Para el cálculo de la cuota íntegra de la tasa del buque (T-1), se establece un coeficiente atendiendo a determinadas circunstancias: (a) el acceso y estancia en puesto de atraque o fondeo incluido en la zona I de las aguas del puerto (artículo 197 del TRLPEMM, según resulta modificado por la disposición final vigésima cuarta de la Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2012); (b) el acceso y estancia en puesto de atraque situado en la zona II (la tasa, en estos supuestos, se devengará, salvo excepciones, a partir del segundo día de estancia en el puerto) (artículo 198 del TRLPEMM); y (c) el fondeo de los buques en aguas incluidas en la zona II (con carácter general, en este último caso la tasa del buque (T-1) se devenga a partir del cuarto día de estancia en el puesto de fondeo) (artículo 199 del TRLPEMM). A su vez, y dentro de cada una de las tres situaciones ahora referidas, el importe del coeficiente se determina en función de distintos y diversos criterios: (a) atraque (de costado o de punta) no otorgado en concesión; (b) atraque (de costado o de punta) otorgado en concesión con o sin espacio de agua concesionada; (c) atraque en puertos en régimen concesional; (d) estancias breves del buque en puerto (en general, inferiores a 48 horas); (e) estancias prolongadas de los buques (superiores a 7 días); (f) acceso o partida del puerto sin utilización de posición de atraque o de fondeo; (g) buques de crucero turístico; (h) buques que realizan la carga o descarga de mercancías por rodadura y los de tipo ro-ro, ro-pax, con-ro, ferry; (i) buques integrados en servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago, etc.

La cuota íntegra resultante de la tasa del buque (T-1) puede verse reducida mediante la aplicación de determinados coeficientes que se establecen (no como bonificaciones, a diferencia de la Ley 48/2003) en el artículo 201 del TRLPEMM en función del número de escalas en un mismo puerto que, durante el año natural, realizan los buques operados por una misma empresa naviera o compañía de cruceros (o bien un conjunto de buques de distintas compañías navieras con acuerdos de explotación compartida) para atender un determinado tipo de tráfico. Estos coeficientes se fijan en un rango de entre 1,00 (hasta 12 escalas al año) y 0,35 (desde la escala 366), reduciéndose en 5 centésimas si el servicio marítimo es considerado por la Autoridad Portuaria como regular. La calificación de servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y, en su caso, de servicio marítimo regular (que, en ambos casos, determinaría la aplicación de los coeficientes reductores de la cuota íntegra de la tasa del buque (T-1)), debe ser solicitada a la Autoridad Portuaria, antes de la primera escala. Asimismo, deberá notificarse a ésta cualquier modificación del servicio marítimo o, en su caso, del servicio marítimo regular.

¿Qué bonificaciones pueden aplicarse a la tasa del buque?

Las siguientes bonificaciones, establecidas en el artículo 245 del TRLPEMM, podrán ser aplicadas de forma sucesiva y multiplicativa (salvo que expresamente se establezca su incompatibilidad) al importe que resulte de la cuota íntegra de la tasa del buque (T-1):

Objeto	Requisitos	Cuantía
<p>Incentivar las buenas prácticas medioambientales</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Los buques cumplen con determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, que mejoran las requeridas por las normas y convenios internacionales; y, - Sus armadores tienen suscrito con la Autoridad Portuaria un convenio en materia de buenas prácticas ambientales basado en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por Puertos del Estado. <p>Esta bonificación no resulta de aplicación cuando la cuota íntegra de la tasa del buque (T-1) se establezca atendiendo a las estancias prolongadas de los buques en puestos de atraque o fondeo incluido en la zona I de las aguas del puerto.</p>	<p>5%</p>
<p>Incrementar la calidad en la prestación de servicios</p>	<p>La empresa naviera o el armador tiene una certificación de servicio (basada en los referenciales de calidad aprobados por Puertos del Estado o en los específicamente aprobados por la Autoridad Portuaria), comprensiva de todas las operaciones del buque en el puerto, emitida por una entidad acreditada.</p> <p>Esta bonificación no resulta de aplicación cuando la cuota íntegra de la tasa del buque (T-1) se establezca atendiendo a las estancias prolongadas de los buques en puestos de atraque o fondeo incluido en la zona I de las aguas del puerto.</p>	<p>5%</p>

<p>Incentivar la captación, fidelización y crecimiento de tráficos y servicios marítimos con el fin de potenciar el desarrollo del ámbito de influencia económica de los puertos</p>	<p>Deben ser aprobadas, de forma singular, por cada Autoridad Portuaria y establecidas en el Plan de Empresa, y publicadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a tales efectos. A la fecha, las bonificaciones aprobadas por cada Autoridad Portuaria por este concepto, son las establecidas en el Anexo IX al que se remite el artículo 79 de la Ley 2/2012 de Presupuestos Generales del Estado para 2012.</p>	<p>Hasta el 40%</p>
<p>Potenciar el papel de España como plataforma logística internacional</p>	<p>Aplicable en aquellos supuestos en los que el buque atraque en una terminal de contenedores explotada en régimen de autorización o concesión de dominio público, siempre que hubiese sido aprobada, de forma singular, por cada Autoridad Portuaria y establecida en el Plan de Empresa, y publicada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a tales efectos. A la fecha, las bonificaciones aprobadas por cada Autoridad Portuaria por este concepto, son las establecidas en el Anexo IX al que se remite el artículo 79 de la Ley 2/2012 de Presupuestos Generales del Estado para 2012.</p> <p>Esta bonificación resulta incompatible con la anterior, por lo que al tráfico de contenedores se refiere.</p>	<p>Entre el 40% y el 60%</p>
<p>Insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad</p>	<p>Aplicable a aquellos servicios marítimos que unan los puertos del archipiélago Canario, Balear y Ceuta y Melilla, con otros puertos distintos de los situados en el mismo archipiélago, siempre que hubiese sido aprobada, de forma singular, por cada Autoridad Portuaria y establecida en el Plan de Empresa, y publicada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a tales efectos. A la fecha, las bonificaciones aprobadas por cada Autoridad Portuaria por este concepto, son las establecidas en el Anexo IX al que se remite el artículo 79 de la Ley 2/2012 de Presupuestos Generales del Estado para 2012.</p> <p>Sólo podrá considerarse cuando a la tasa del buque (T-1) se hubiese aplicado la cuantía básica para transporte marítimo de corta distancia (S).</p> <p>Es incompatible con la aplicación del coeficiente establecido para buques que realizan la carga o descarga de mercancías por rodadura y los de tipo ro-ro, ro-pax, con-ro, ferry.</p>	<p>Hasta el 40%</p>

¿Qué derechos asisten a la Autoridad Portuaria para el cobro de la tasa del buque?

La disposición adicional vigésima primera del TRLPEMM establece el carácter privilegiado de los créditos derivados de las tasas de utilización especial de las instalaciones portuarias, estableciendo su preferencia sobre el buque a los efectos de lo establecido en el artículo

580.1 del Código de Comercio. Esta consideración de las tasas portuarias como privilegios que gravan el buque, también resulta del artículo 4 del Convenio de privilegios marítimos y la hipoteca naval de Ginebra de 6 de mayo de 1993. Además, a tenor de lo establecido en el artículo 1.1 del Convenio sobre embargo preventivo de buques de Ginebra de 12 de marzo de 1999, aplicable de conformidad con lo establecido en la disposición adicional vigésima sexta de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, las tasas portuarias tendrán la consideración de crédito marítimo que ampara el embargo preventivo del buque.

8.7 Tasa del pasaje (T-2)

¿Cuál es el hecho imponible de la tasa del pasaje?

La tasa del pasaje (T-2), según el artículo 205 del TRLPEMM, grava la utilización de las instalaciones de atraque, accesos terrestres, vías de circulación y demás instalaciones portuarias, por parte de los pasajeros, su equipaje y sus vehículos que se embarquen y desembarquen en régimen de pasaje. Además, se incluye la prestación de los servicios generales comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria y que, relacionados con tales elementos, benefician al usuario sin necesidad de solicitar su prestación.

¿Quién es el sujeto pasivo de la tasa del pasaje?

Conforme al artículo 206 del TRLPEMM, son sujetos pasivos contribuyentes de la tasa del pasaje (T-2), con carácter solidario, el capitán y el naviero del buque. Y sujetos pasivos sustitutos de esta tasa, el consignatario del buque (si éste se encontrase consignado) y, en aquellas estaciones marítimas con atraque otorgado en concesión, también el concesionario o autorizado (que podrán repercutir a los sujetos pasivos contribuyentes el importe de la tasa).

¿Cuándo se devenga la tasa del pasaje?

La tasa del pasaje (T-2) se devenga, según el artículo 207 del TRLPEMM, cuando se inicia la operación de embarque, desembarque o tránsito de los pasajeros y, en su caso, de sus vehículos transportados en régimen de pasaje.

¿Cuál es la cuota íntegra de la tasa del pasaje?

La cuota íntegra de la tasa del pasaje (T-2) será el resultado de aplicar la siguiente fórmula:

$$\text{Cuota íntegra} = (\text{cuantía básica P}) \times (\text{coeficiente corrector de la Autoridad Portuaria}) \times (\text{coeficientes del artículo 208 del TRLPEMM}) \times (\text{bonificaciones})$$

El valor de la cuantía básica (P) se establece en 3,40 € para todas las Autoridades Portuarias; valor que podrá ser modificado por la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a tales efectos (artículo 210 y disposición adicional vigésima segunda del TRLPEMM).

El coeficiente a aplicar para determinar el importe de la cuota íntegra, se establece en el artículo 208 del TRLPEMM en función de distintas circunstancias: (a) atraques y estaciones marítimas no concesionadas; (b) atraques y estaciones marítimas concesionadas o autori-

zadas; (c) estaciones marítimas concesionadas o autorizadas sin el atraque en concesión; (d) servicios de transporte realizados por buques integrados en servicios marítimos regulares; y (e) servicios de transporte realizados por buques integrados en servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago. A su vez, dentro de cada una de estas situaciones, el coeficiente aplicable diferirá según se trate de casos generales, de navegación realizada exclusivamente en aguas de la zona de servicio del puerto o en aguas marítimas interiores o de pasajeros en viajes turísticos locales o excursiones marítimas.

¿Qué bonificaciones pueden aplicarse a la tasa del pasaje?

La cuota íntegra de la tasa del pasaje (T-2) puede ser objeto de las siguientes bonificaciones (aplicables de forma sucesiva y multiplicativa, salvo que expresamente se estableciere su incompatibilidad), establecidas en los artículos 209 y 245 del TRLPEMM:

Objeto	Requisitos	Cuantía
Acogimiento al régimen de estimación simplificada	Navegación realizada exclusivamente en aguas de la zona de servicio del puerto o en aguas marítimas interiores o en viajes turísticos locales.	30%
Incentivar la captación, fidelización y crecimiento de tráfico y servicios marítimos con el fin de potenciar el desarrollo del ámbito de influencia económica de los puertos	Deben ser aprobadas, de forma singular, por cada Autoridad Portuaria y establecidas en el Plan de Empresa, y publicadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a tales efectos. A la fecha, las bonificaciones aprobadas por cada Autoridad Portuaria por este concepto, son las establecidas en el Anexo IX al que se remite el artículo 79 de la Ley 2/2012 de Presupuestos Generales del Estado para 2012.	Hasta el 40%
Insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad	<p>Aplicable a aquellos servicios marítimos que unan los puertos del archipiélago Canario, Balear y Ceuta y Melilla, con otros puertos distintos de los situados en el mismo archipiélago, siempre que hubiese sido aprobada, de forma singular, por cada Autoridad Portuaria y establecida en el Plan de Empresa, y publicada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a tales efectos. A la fecha, las bonificaciones aprobadas por cada Autoridad Portuaria por este concepto, son las establecidas en el Anexo IX al que se remite el artículo 79 de la Ley 2/2012 de Presupuestos Generales del Estado para 2012.</p> <p>Es incompatible con la aplicación del coeficiente establecido para servicios de transporte realizados por buques integrados en servicios marítimos regulares.</p>	<p>Hasta el 40% (pasajeros en régimen de transporte)</p> <p>Hasta el 60% (vehículos en régimen de pasaje)</p>

8.8 Tasa de la mercancía (T-3)

¿Cuál es el hecho imponible de la tasa de la mercancía?

La tasa de la mercancía (T-3), según el artículo 211 del TRLPEMM, grava la utilización, por las mercancías y sus elementos de transporte (en operaciones de entrada o salida marítima o de transbordo o de tránsito marítimo o terrestre), de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación de carga y descarga del buque, accesos y vías de circulación viarios y ferroviarios y demás instalaciones portuarias. Asimismo, grava su estancia en las zonas de tránsito hasta un máximo de: (a) 4 horas, en operaciones de entrada o salida marítima, tránsito marítimo y tráfico interior, respecto de aquellas mercancías en las que los elementos rodantes que las transportan formen parte del transporte marítimo; (b) 48 horas, en operaciones de entrada o salida marítima, tránsito marítimo y tráfico interior, en las que no concurren las circunstancias anteriores; y (c) 4 horas, en las operaciones de tránsito terrestre. Superados tales plazos, el gravamen tributario se establece mediante la tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6). Además, es objeto de esta tasa de la mercancía (T-3) la prestación de los servicios generales comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria y que, relacionados con aquellos elementos del dominio público, benefician al usuario sin necesidad de solicitar su prestación.

Conviene precisar, a los efectos expuestos, los siguientes conceptos establecidos en el Anexo II del TRLPEMM:

Concepto	Definición
Salida marítima 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 su embarque en buque para su salida por vía marítima.
Entrada marítima de mercancías	Operación de intercambio del modo marítimo al terrestre que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía marítima, su desembarque desde un buque y su salida por medio de transporte terrestre.
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.
Tránsito marítimo	Operación de transferencia de mercancías, 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.
Tránsito terrestre	Operación de transferencia de mercancías en el modo terrestre, en que su entrada y salida de la zona de servicio del puerto es por vía terrestre.

¿Quién es el sujeto pasivo de la tasa de la mercancía?

La determinación del sujeto pasivo de la tasa de la mercancía (T-3) se establece, en el artículo 212 del TRLPEMM, en atención a la operación en particular de la que es objeto la mercancía:

Operación	Obligados tributarios	
Entrada marítima	Sujetos pasivos contribuyentes (solidarios)	- Naviero. - Capitán del buque. - Propietario de las mercancías.
Salida marítima		- Consignatario del buque. - Consignatario de la mercancía.
Transbordo	Sujetos pasivos sustitutos (solidarios) (podrán repercutir la tasa de la mercancías al contribuyente)	- Transitario. - Operador logístico. - Concesionario de la terminal.
Tránsito marítimo		
Tránsito terrestre	Sujetos pasivos contribuyentes	Propietario de la mercancía. A falta del propietario: - Transitario. - Operador logístico.
	Sujeto pasivo sustituto (podrán repercutir la tasa de la mercancías al contribuyente)	Concesionario de la terminal.

¿Cuándo se devenga la tasa de la mercancía?

Conforme al artículo 213 del TRLPEMM, la tasa de la mercancía (T-3) se devenga desde el momento en que la mercancía inicia su paso por la zona de servicio del puerto.

¿Cuál es la cuota íntegra de la tasa de la mercancía?

Para el cálculo de la cuota íntegra, ha de diferenciarse entre (a) aquellas operaciones realizadas en terminales marítimas de mercancías que no están explotadas en régimen de concesión o autorización demanial (artículo 214 del TRLPEMM) y (b) aquellas otras efectuadas en terminales concesionadas o autorizadas, con o sin atraque en concesión (artículo 215 del TRLPEMM). Y dentro de cada una de esta modalidades, los coeficientes a aplicar para determinar la cuota íntegra se hacen depender (a) del tipo de operación: entrada o salida marítima, tránsito marítimo, transbordo, tráfico interior marítimo o tránsito terrestre; y (b) del objeto del transporte: clase de mercancía, elementos de transporte (contenedores, etc.) y vehículos que transportan mercancía.

Siendo ello así, se establecen las dos siguientes modalidades para el cálculo de la cuota íntegra de la tasa de la mercancía (T-3):

- Régimen de estimación simplificada, cuya aplicación procederá cuando se solicite por el sujeto pasivo respecto a la totalidad de la carga transportada en elementos de transporte correspondientes a una misma operación de embarque o desembarque en un mismo buque. Tal régimen no resulta aplicable a los elementos de transporte que vayan vacíos (salvo a los vehículos que se transporten como mercancías) a los que se aplicará lo dispuesto en el apartado 2º.2 del artículo 214 del TRLPEMM; ni, como decíamos, a aquella mercancía que no se transporte en elementos de transporte o vehículos. La cuota íntegra conforme a este régimen, será el resultado de la siguiente fórmula:

$$\text{Cuota íntegra} = (\text{cuantía básica } M) \times (\text{coeficiente corrector de la Autoridad Portuaria}) \times (\text{coeficientes del artículo 214.a).1º del TRLPEMM}) \times (\text{bonificaciones})$$

Por tanto, para el cálculo conforme a este régimen, no se considera el tipo o la clase de mercancía transportada a bordo del elemento de transporte o vehículo.

- b) Régimen por grupos de mercancías, conforme al cual la cuota íntegra resultante será la suma de la cuota que corresponda, por un lado, a la mercancía y, por otro (y siempre que fueren transportados de esta forma), a los elementos de transporte y vehículos.

$$\text{Cuota íntegra} = (\text{cuota íntegra de la mercancía}) + (\text{cuota íntegra del elemento de transporte})$$

En el caso de la mercancía (y elementos de transporte vacíos), la cuota se obtiene de aplicar la siguiente fórmula:

$$\text{Cuota íntegra mercancía} = (\text{toneladas}) \times (\text{cuantía básica M}) \times (\text{coeficiente corrector de la Autoridad Portuaria}) \times (\text{coeficientes del artículo 214. a). 2º.1 del TRLPEMM, según clase de mercancía establecido en el Anexo III del TRLPEMM, debidamente ajustados a los artículos 214 y 215 del TRLPEMM}) \times (\text{bonificaciones})$$

Y, para el caso de los elementos de transporte o vehículos a bordo de los cuales se transporta, en su caso, la mercancía, el importe a aplicar a cada unidad o, en su caso, tonelada, vendrá determinado según la fórmula siguiente:

$$\text{Cuota íntegra elemento de transporte} = (\text{cuantía básica M}) \times (\text{coeficiente corrector de la Autoridad Portuaria}) \times (\text{coeficientes del artículo 214. a).2º.2 del TRLPEMM, debidamente ajustados a los artículos 214 y 215 del TRLPEMM}) \times (\text{bonificaciones})$$

El valor de la cuantía básica (M) de la tasa de la mercancía se establece en 3,10 € para todas las Autoridades Portuarias; valor que podrá ser modificado por la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a tales efectos (artículo 217 y disposición adicional vigésima segunda del TRLPEMM).

Al importe de la cuota íntegra de la tasa de la mercancía (T-3) que resulte de realizar las operaciones expresadas, podrá aplicarse unos determinados coeficientes reductores (que no bonificaciones), establecidos en el artículo 216 del TRLPEMM:

Concepto	Coefficiente reductor
Mercancías y sus elementos de transporte en tránsito marítimo	0,25
Mercancías de entrada o salida marítima y a sus elementos de transporte o unidades de carga a bordo de buques que realicen servicios marítimos de corta distancia de carácter regular.	0,80
Este coeficiente: - No se aplicará a las mercancías o elementos de transporte que, en el último puerto de embarque o en el primero de desembarque, hayan estado o vayan a estar en régimen de tránsito marítimo). - Es incompatible con aquél referido a servicios marítimos interinsulares.	

<p>Mercancías de entrada o salida marítima y a sus elementos de transporte o unidades de carga a bordo de buques que realicen servicios marítimos de corta distancia de carácter regular, cuando dichos buques realicen la carga o descarga de mercancías por rodadura (tipo ro-ro, ro-pax, con-ro, ferry).</p> <p>Este coeficiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - No se aplicará a las mercancías o elementos de transporte que, en el último puerto de embarque o en el primero de desembarque, hayan estado o vayan a estar en régimen de tránsito marítimo). - Es incompatible con aquél referido a servicios marítimos interinsulares. 	0,60
<p>Mercancías de entrada o salida marítima y a sus elementos de transporte o unidades de carga a bordo de buques que realicen servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago.</p> <p>Este coeficiente es incompatible con el establecido para servicios marítimos de corta distancia de carácter regular.</p>	0,20
<p>Mercancías y sus elementos de transporte de entrada o salida marítima, que salgan de o entren en la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario</p>	0,75

¿Qué bonificaciones pueden aplicarse a la tasa de la mercancía?

Las siguientes bonificaciones, establecidas en el artículo 245 del TRLPEMM, podrán ser aplicadas de forma sucesiva y multiplicativa (salvo que expresamente se estableciere su incompatibilidad) al importe que resulte de la cuota íntegra de la tasa de la mercancía (T-3):

Objeto	Requisitos	Cuantía
<p>Incentivar la captación, fidelización y crecimiento de tráfico y servicios marítimos con el fin de potenciar el desarrollo del ámbito de influencia económica de los puertos</p>	<p>Deben ser aprobadas, de forma singular, por cada Autoridad Portuaria y establecidas en el Plan de Empresa, y publicadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a tales efectos. A la fecha, las bonificaciones aprobadas por cada Autoridad Portuaria por este concepto, son las establecidas en el Anexo IX al que se remite el artículo 79 de la Ley 2/2012 de Presupuestos Generales del Estado para 2012.</p>	<p>Hasta el 40%</p>
<p>Potenciar el papel de España como plataforma logística internacional</p>	<p>Aplicable a las mercancías en régimen de entrada o salida marítima o en tránsito marítimo en una terminal de contenedores explotada en régimen de concesión o autorización de dominio público, siempre que hubiese sido aprobada, de forma singular, por cada Autoridad Portuaria y establecida en el Plan de Empresa, y publicada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a tales efectos. A la fecha, las bonificaciones aprobadas por cada Autoridad Portuaria por este concepto, son las establecidas en el Anexo IX al que se remite el artículo 79 de la Ley 2/2012 de Presupuestos Generales del Estado para 2012.</p> <p>Esta bonificación resulta incompatible con la anterior, por lo que al tráfico de contenedores se refiere.</p>	<p>Entre el 40% y el 60%</p>

<p>Insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad</p>	<p>Aplicable a aquellos servicios marítimos que unan los puertos del archipiélago Canario, Balear y Ceuta y Melilla, con otros puertos distintos de los situados en el mismo archipiélago, siempre que hubiese sido aprobada, de forma singular, por cada Autoridad Portuaria y establecida en el Plan de Empresa, y publicada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a tales efectos. A la fecha, las bonificaciones aprobadas por cada Autoridad Portuaria por este concepto, son las establecidas en el Anexo IX al que se remite el artículo 79 de la Ley 2/2012 de Presupuestos Generales del Estado para 2012.</p> <p>Sólo podrá considerarse respecto de aquellas mercancías en régimen de entrada o salida marítima.</p> <p>Es incompatible con la aplicación del coeficiente establecido para aquellas mercancías transportadas en buques pertenecientes a un servicio de transporte marítimo de corta distancia de carácter regular y aquellos otros que realizan la carga o descarga de mercancías por rodadura (tipo ro-ro, ro-pax, con-ro, ferry).</p>	<p>Hasta el 40%</p>
---	---	---------------------

¿Qué hechos quedan exentos del gravamen de la tasa de la mercancía?

Además de las exenciones aplicables a todas las tasas de utilización, antes señaladas, están exentas de la tasa de mercancía (T-3) las mercancías y sus elementos de transporte, en régimen de tránsito marítimo, con origen en o destino a otro puerto de interés general de un mismo archipiélago (artículo 214.b) del TRLPEMM).

8.9 Tasa de la pesca fresca (T-4)

¿Qué grava la tasa de la pesca fresca?

Conforme a lo dispuesto en el artículo 218 del TRLPEMM, la tasa de la pesca fresca (T-4) grava la utilización (a) por los buques o embarcaciones pesqueros en actividad, de las aguas de la zona de servicio del puerto y demás instalaciones portuarias que permiten el acceso al puesto de atraque o fondeo y su estancia en estos; y (b) por la pesca fresca, la refrigerada y sus productos que acceden al recinto portuario por vía marítima (barco de pesca o mercante) o terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación y de venta, accesos, vías de circulación, zonas de estacionamiento y otras instalaciones portuarias. Además, se incluye la prestación de los servicios generales comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria y que, relacionados con tales elementos del dominio público, benefician al usuario sin necesidad de solicitar su prestación.

Será de aplicación la tasa del buque (T-1), en lugar de la tasa de la pesca fresca (T-4), a aquellos buques o embarcaciones pesqueros que no efectuasen en el puerto una descarga de pesca fresca, refrigerada o sus productos. El pago de la tasa de la pesca fresca (T-4), da derecho a que las embarcaciones pesqueras permanezcan en el puerto durante un mes desde su entrada, prorrogables hasta seis meses en casos de inactividad forzosa (temporales, paros biológicos, vedas costeras, carencia de licencia), transcurridos los cuales se devengará la tasa del buque (T-1).

¿Quién es el sujeto pasivo de la tasa de la pesca fresca?

Los obligados al pago de la tasa de la pesca fresca (T-4), según el artículo 219 del TRLPEMM, serán: en su calidad de sujeto pasivo contribuyente, (a) si la pesca fresca accede al puerto por vía marítima, el armador de la embarcación pesquera o, tratándose de un buque mercante, el propietario de la pesca; y (b) si la pesca fresca accede al puerto por vía terrestre, será sujeto pasivo contribuyente el propietario de la pesca. Son sujetos pasivos sustitutos, aquellos que realicen la primera venta (artículo 70 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado), si la pesca se vende en puerto, y el concesionario de la lonja otorgada en concesión o autorización. En cualquier caso, el sujeto pasivo de esta tasa repercutirá su importe al comprador de la pesca.

8.10 Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5)

¿Qué grava la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo?

A decir del artículo 223 del TRLPEMM, la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5) grava la utilización, (a) por las embarcaciones deportivas o de recreo, de las aguas de la zona de servicio del puerto, la redes y tomas de servicio, las obras e instalaciones que permiten el acceso al puesto de atraque o fondeo y su estancia en éste, y (b) por los tripulantes y pasajeros de aquellas embarcaciones, de los muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias. Además, se incluye la prestación de los servicios generales comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria y que, relacionados con tales elementos del dominio público, benefician al usuario sin necesidad de solicitar su prestación.

La aplicación de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5) requiere que la embarcación no realice actividad de transporte de mercancías ni que los pasajeros viajen en régimen de crucero o excursión turística; siendo así, se devengaría la correspondiente tasa del buque (T-1), tasa del pasaje (T-2) y tasa de la mercancía (T-3).

¿Quién es el sujeto pasivo de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo?

Son sujetos pasivos de esta tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5), solidariamente y con carácter de sujeto pasivo contribuyente, el propietario de la embarcación, el consignatario y su capitán o patrón. En aquellas instalaciones portuarias deportivas concesionadas o autorizadas, tendrá la consideración de sujeto pasivo sustituto el concesionario o autorizado (sin perjuicio de su derecho a repercutir el importe de la liquidación al sujeto pasivo contribuyente) (artículo 224 del TRLPEMM).

8.11 Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6)

¿Qué grava la tasa por utilización especial de la zona de tránsito?

Según el artículo 231 del TRLPEMM, la tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6) es aquella que grava la utilización, (a) por parte de la mercancía y elementos de transporte, de las zonas de tránsito (y, excepcionalmente, y previa autorización expresa del Director de la Autoridad Portuaria, de las zonas de maniobras) por un período superior a 4 horas,

en operaciones de entrada o salida marítima, tránsito marítimo y tráfico interior, respecto de aquellas mercancías en los que los elementos rodantes que las transportan formen parte del transporte marítimo; 48 horas, en operaciones de entrada o salida marítima, tránsito marítimo y tráfico interior, en las que no concurren las circunstancias anteriores; y 4 horas, en las operaciones de tránsito terrestre; y (b), por los materiales, maquinarias o equipamientos debidamente autorizados, que permanezcan en la zona de servicio del puerto por períodos continuados superiores a 24 horas. Además, es objeto de la tasa la prestación de los servicios generales comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria y que, relacionados con aquellos elementos del dominio público, benefician al usuario sin necesidad de solicitar su prestación.

A los efectos de esta tasa, se entiende (a) por zona de tránsito, aquella especialmente habilitada al objeto de servir de espacio de almacenamiento o depósito temporal de las mercancías y elementos de transporte; y (b) por zona de maniobra, el área más próxima a la línea de atraque en la que se desarrollan las operaciones de carga y descarga de mercancías y elementos de transporte o de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje. Ambas zonas han de ser delimitadas por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de conformidad con el Reglamento de Explotación y Policía y las Ordenanzas Portuarias.

¿Quién es el sujeto pasivo de la tasa por utilización especial de la zona de tránsito?

Según el artículo 232 del TRLPEMM, están obligados al pago de la tasa, en su calidad de sujeto pasivo contribuyente, el propietario de la mercancía, del elemento de transporte, material, maquinaria o equipamiento. Y, como sujeto pasivo sustituto, el consignatario (si los citados bienes se encuentran consignados), el transitario o el operador logístico representante de la mercancía (que podrán repercutir el importe de la tasa al obligado contribuyente).

En todo caso, conforme al artículo 236 del TRLPEMM, están exentos del pago de esta tasa los titulares de concesiones y autorizaciones de ocupación del dominio público por la estancia de las mercancías, elementos de transporte, material, maquinaria o equipamiento situado dentro del espacio concesionado o autorizado.

No obstante el devengo de la tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T-6), la Autoridad Portuaria, por razones de interés general justificado, podrá requerir la retirada de las mercancías de la zona de tránsito o de maniobra dentro del plazo concedido al efecto, transcurrido el cual podrá aquella imponer multas coercitivas que carecen de naturaleza tributaria. Si después de 5 días desde el aviso de retirada, no se hubiese procedido a ello, podrá la Autoridad Portuaria retirar o remover la mercancía o los equipos a cargo del sujeto pasivo de esta tasa. Si tales bienes fuesen declarados abandonados, el producto de la venta en subasta de aquéllos se destinará, con carácter preferente, al pago de las tasas, multas y otras tarifas que hubieren generado tales bienes (artículo 233 del TRLPEMM).

8.12 Tasa de ayudas a la navegación

¿Qué grava la tasa de ayudas a la navegación?

La tasa de ayudas a la navegación, conforme al artículo 237 del TRLPEMM, grava la utilización del servicio de señalización marítima. Dicho servicio, prestado por cada Autoridad Portuaria en la zona geográfica que tenga asignada, tiene por objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos,

activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación (artículo 137 del TRLPEMM).

¿Quién es el sujeto pasivo de la tasa de ayudas a la navegación?

Están obligados al pago de esta tasa, con carácter de sujeto pasivo contribuyente, solidariamente, el propietario del buque o embarcación, el naviero y el capitán o patrón del buque o embarcación. En su condición de sujetos pasivos sustitutos, quedan obligados el consignatario (si el buque se encuentra consignado), y el concesionario o autorizado de un puerto o instalación náutico-deportiva otorgada en concesión o autorización de dominio público (artículo 238 del TRLPEMM).

Conforme al artículo 164 del TRLPEMM, el importe de esta tasa se establece para todo el sistema portuario de titularidad estatal, en consideración a los costes asociados a la dotación y mantenimiento del conjunto de las ayudas establecidas en el litoral español, con exclusión de aquellas que sirven de aproximación y acceso a los puertos y el balizamiento de estos.

Están exentos del pago de la tasa de ayudas a la navegación, además de aquéllos exentos del pago por las tasas de utilización, las embarcaciones a vela de eslora no superior a 12 metros (artículo 171 del TRLPEMM).

8.13 Las tarifas de las Autoridades Portuarias

¿Qué servicios remuneran las tarifas giradas por las Autoridades Portuarias?

Conforme al artículo 246 del TRLPEMM, por la prestación de servicios comerciales en régimen de concurrencia con las entidades privadas (con la limitación prevista en el artículo 140 del TRLPEMM), las Autoridades Portuarias exigirán el pago de las correspondientes tarifas. Estas tarifas, a diferencia de las tasas, tienen la consideración de precios privados y, no pudiendo ser inferiores al coste del servicio que se presta, serán establecidas libremente por el Consejo de Administración de cada Autoridad Portuaria (artículo 26.1.k) del TRLPEMM).

¿Cuáles son las consecuencias de la demora o del impago de las tarifas giradas por las Autoridades Portuarias?

Las tarifas se devengarán desde que se solicite la prestación del servicio y serán pagaderas a los 20 días naturales desde la notificación de la correspondiente factura; no obstante en garantía del pago de las tarifas, las Autoridades Portuarias podrán requerir la constitución de un depósito previo o de un aval que asegure el pago, sin perjuicio de su posterior liquidación. La demora en el pago de las tarifas devengará el interés legal incrementado en 4 puntos. El impago será certificado por el Director de la Autoridad Portuaria, constituyendo tal certificación título bastante para proceder contra el deudor, en vía de ejecución forzosa dineraria, ante los órganos de la jurisdicción ordinaria. Sin perjuicio de ello, la Autoridad Portuaria, previa notificación, podrá suspender la prestación del servicio comercial ante el reiterado impago del deudor hasta que por éste se regularicen los pagos adeudados (artículos 247 y 249 del TRLPEMM). Además, conforme a la disposición adicional vigésima primera del TRLPEMM, las tarifas adeudadas por la prestación de servicios comerciales al buque, tendrán carácter privilegiado sobre dicho buque, según resulta del artículo 580.3 del Código de Comercio.

La acción para reclamar al deudor el pago de las tarifas por servicios prestados directamente por la Autoridad Portuaria prescribe, según el artículo 248 del TRLPEMM, por el trascurso de 4 años a contar desde la prestación de tal servicio.

¿Pueden impugnarse las liquidaciones por las tarifas giradas por las Autoridades Portuarias?

Según el artículo 250 del TRLPEMM, las liquidaciones de las tarifas facturadas por las Autoridades Portuarias podrán ser objeto de impugnación, mediante la correspondiente demanda, ante la jurisdicción ordinaria aunque, con carácter previo, deberá interponerse ante el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria reclamación previa a la vía civil. Desestimada expresamente tal reclamación previa o, en su caso, transcurrido el plazo de 3 meses desde su interposición sin que hubiere recaído resolución, quedará expedita la vía de impugnación judicial. En cualquier caso, la reclamación previa no suspenderá la obligación del pago de la tarifa por lo que, aun en caso de oposición a la liquidación de la tarifa, ha de procederse a su abono.

9.1 Las funciones de policía portuaria y las medidas que garantizan la actividad portuaria

¿Quién ejerce la función de policía del puerto?

Además de las funciones de control que la legislación encomienda a las Autoridades Portuarias, el artículo 317.2 del TRLPEMM establece que el personal de la Autoridad Portuaria que tuviese atribuidas funciones de inspección o control podrá acceder, entre otros, a las instalaciones otorgadas en concesión o autorización demanial. Asimismo, como tuvimos oportunidad de señalar en sede de servicios generales que prestan las Autoridades Portuarias, la Autoridad Portuaria ejerce, a través de su propio personal, las funciones de policía portuaria a que se refiere el artículo 296 del TRLPEMM.

¿Qué son el Reglamento de Explotación y Policía y las Ordenanzas Portuarias?

Conforme al artículo 295 del TRLPEMM, Puertos del Estado deberá elaborar, previa audiencia de las Autoridades Portuarias e informe del Ministerio de Interior y de la Dirección General de la Marina Mercante, el Reglamento de Explotación y Policía. En éste se establecerán las normas que han de regir el funcionamiento de los distintos servicios y operaciones que se desarrollan en los puertos de interés general.

Por su parte, cada una de las Autoridades Portuarias habrá de aprobar las Ordenanzas Portuarias que concretan, para cada puerto, las normas contenidas en el Reglamento de Explotación y Policía (que será de aplicación supletoria, a falta de regulación específica en la Ordenanzas Portuarias). El Reglamento de Explotación y Policía y cada una de las Ordenanzas Portuarias, una vez se aprueben (a la fecha, aún pendientes), habrán de ser objeto de publicación en el Boletín Oficial del Estado.

¿Cuál es el régimen aplicable a los buques abandonados en puerto?

Se entiende que un buque está abandonado cuando permanezca atracado, amarrado o fondeado en el mismo lugar, dentro de la zona de servicio de un puerto, por más de tres meses, sin actividad aparente y sin haber abonado las tasas correspondientes. En todo caso,

el abandono debe ser declarado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, conforme al procedimiento establecido en el artículo 302 del TRLPEMM.

Pues bien, los buques abandonados en la zona de servicio del puerto representan o pueden representar un trastorno importante para la actividad y operativa portuaria y, en ocasiones, un riesgo para la seguridad marítima y portuaria. Por tal razón, el artículo 302 del TRLPEMM, tras declarar que dichos buques abandonados son propiedad del Estado, otorga el derecho a las Autoridades Portuarias para que procedan a su venta en pública subasta o incluso a su hundimiento, cuando lo aconsejen razones de seguridad marítima debido al estado del buque.

¿Cuál es el régimen aplicable a los buques hundidos en puerto?

El artículo 306 del TRLPEMM regula aquellos supuestos en los que un buque ya ha naufragado o bien presenta peligro de hundimiento. Cuando alguna de estas circunstancias acaezca en aguas portuarias, y afecte o pueda afectar a la normal explotación del puerto o suponer un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, se atribuyen determinadas competencias a las Autoridades Portuarias.

Así, si el buque presenta peligro de hundimiento, la Autoridad Portuaria podrá acordar su traslado, su descarga, su venta en pública subasta o su hundimiento, previo requerimiento al naviero, armador o consignatario (que, en todo caso, asumirán el coste de la actuación que llevar a cabo la Autoridad Portuaria).

Si, por contra, el buque hubiere naufragado en aguas portuarias, la Autoridad Portuaria podrá ordenar que se proceda a la remoción de sus restos y, a falta de cumplimiento de tales órdenes, proceder por sí misma a llevar a cabo dicha remoción (entendido este concepto como comprensivo de actuaciones tales como el reflotamiento, el traslado, la retirada, el desguace -regulado en el artículo 303 del TRLPEMM- o la destrucción intencionada de los restos), siendo los gastos que dicha actuación conlleve por cuenta del propietario o del naviero del buque.

En todo caso, el crédito que tuviere la Autoridad Portuaria como consecuencia de acometer tales actuaciones tendrá la consideración de privilegiado conforme a lo establecido en el artículo 580.3 del Código de Comercio. Además, dicho crédito por la remoción no estará sujeto a la limitación establecida en el Protocolo de Londres de 1996 al Convenio sobre limitación de responsabilidad (como así se hizo constar en la reserva efectuada por España en el instrumento de adhesión al mencionado Protocolo, de conformidad con lo establecido en el artículo 18.1 del Convenio, al excluir la aplicación de los apartados d) y e) del artículo 2.1 del citado Convenio).

¿Pueden las Autoridades Portuarias modificar la posición de un buque embargado o retenido?

Si un buque hubiere sido embargado, quedando inmovilizado, por una autoridad judicial o administrativa, la Autoridad Portuaria podrá: (a) requerir a la autoridad judicial para que se proceda a su venta en pública subasta o a su hundimiento, si el buque supusiere un peligro para las personas o bienes o un quebranto para la explotación portuaria o existiese riesgo de depreciación del valor del buque; o (b) modificar, a su criterio, la ubicación del buque en el puerto con el fin de evitar que se perjudique la actividad portuaria, informando de ello a la autoridad que hubiere acordado el embargo o la retención del buque (artículo 304.4 y 5 del TRLPEMM).

9.2 El régimen sancionador portuario

¿Cuáles son los principios del régimen sancionador en materia portuaria?

De acuerdo con el principio de legalidad, sólo constituirán infracciones administrativas portuarias, las acciones u omisiones tipificadas (artículo 305 del TRLPEMM) y sujetas a sanción (artículo 311 del TRLPEMM) en el TRLPEMM.

El TRLPEMM establece un listado de infracciones que pueden ser clasificadas, por un lado, y de acuerdo con la gravedad de la infracción, en leves, graves o muy graves; y, asimismo, y por otro lado, en atención al bien jurídico objeto de protección: (a) las relativas al uso del puerto y sus instalaciones y al ejercicio de actividades que se prestan en él y, particularmente, las relativas a la prestación de servicios portuarios; y, (b) aquéllas que se refieren a las actividades sujetas a previa autorización, concesión o licencia.

¿Qué conductas se tipifican como infracciones leves en materia portuaria y qué sanciones económicas comportan?

En el siguiente cuadro se resumen las actuaciones que, con carácter general, constituyen infracciones leves en materia portuaria, así como las sanciones económicas que llevan anudadas (artículos 306 y 312.1 del TRLPEMM):

	Infracciones leves	Sanciones
Uso del puerto e instalaciones	- Incumplimiento del Reglamento de Explotación y Policía.	Multa hasta 60.000 €
	- Incumplimiento de las Ordenanzas Portuarias o de instrucciones de la Autoridad Portuaria relativas a las operaciones marítimas.	
	- Realización de operaciones con riesgo para obras, instalaciones u otros buques o sin adoptar precauciones.	
	- Incumplimiento de las Ordenanzas Portuarias o de instrucciones de la Autoridad Portuaria relativas a la mercancía.	
	- Utilización no autorizada o inadecuada de equipos.	
	- Incumplimiento de las Ordenanzas Portuarias o de instrucciones de la Autoridad Portuaria relativas a la ordenación de tráfico y modos de transporte terrestre y marítimo.	
	- Facilitación de información incorrecta en relación con la mercancía, buque, etc., particularmente destinada al cálculo de las tasas portuarias.	
	- Causación dolosa o negligente de daños a obras, instalaciones, equipos, mercancías, etc. situados en la zona portuaria.	
	- Incumplimiento de la normativa o instrucciones en materia de seguridad marítima o contaminación.	
	- Cualquier actuación que cause daños a bienes demaniales o a su uso o explotación.	

Actividades sujetas a autorización, concesión o licencia	- Incumplimiento de las condiciones de los títulos administrativos, de las licencias de prestación de servicios portuarios o de los Pliegos de Prescripciones Particulares.	Multa hasta 60.000 €
	- Publicidad exterior no autorizada.	
	- Facilitación de información incorrecta.	
	- Incumplimiento de las obligaciones establecidas en la legislación portuaria.	
	- Incumplimiento del Reglamento de Explotación y Policía, del Reglamento de Practicaje o de otras normas que regulen la actividad portuaria.	

¿Qué conductas se tipifican como infracciones graves en materia portuaria y qué sanciones económicas comportan?

Constituyen infracciones graves en materia portuaria las acciones u omisiones tipificadas como tales en el artículo 307 del TRLPEMM. La comisión de tales infracciones, comporta las sanciones económicas previstas en el artículo 312.2 del TRLPEMM. En el siguiente cuadro, se resumen dichas infracciones y sanciones:

Infracciones graves		Sanciones
Uso del puerto y ejercicio de actividades	- Actuaciones que impliquen un riesgo grave para las personas.	Multa hasta 300.000 €
	- Incumplimiento de normas o instrucciones sobre almacenamiento de mercancía peligrosa o su ocultación.	
	- Incumplimiento de la normativa relativa a las operaciones de carga y descarga o contratar un número menor de trabajadores portuarios respecto del legalmente previsto o comprometido.	Multa hasta 120.000 €
	- El ofrecimiento de dádivas al personal de la Autoridad Portuaria, y su aceptación o exigencia por parte de éste, al objeto de captar su voluntad.	
	- La obstrucción a las funciones de policía.	
	- Falseamiento de la información suministrada a la Autoridad Portuaria	
Prestación de servicios portuarios	- Incumplimiento en el mantenimiento de los niveles de rendimiento y calidad.	Multa hasta 602.000 €
	- Utilización de medios distintos a los establecidos en la licencia, causando daños.	
	- Negativa, obstrucción o falta de colaboración con la inspección.	
	- Incumplimiento de los requerimientos de información a la Autoridad Portuaria.	
	- Transmisión, total o parcial, de las licencias sin autorización.	

Además de las mencionadas, constituyen infracciones graves aquellas tipificadas como leves, cuando supongan lesión a alguna persona que motive la baja por incapacidad laboral no superior a siete días o daños o perjuicios superiores a 1.200 € e inferiores a 6.000 €, así como la reincidencia en cualquiera de dichas infracciones leves antes del plazo establecido para su prescripción.

¿Qué conductas se tipifican como infracciones muy graves en materia portuaria y qué sanciones económicas comportan?

El artículo 308 del TRLPEMM tipifica aquellas infracciones que han de ser consideradas como muy graves en materia portuaria, y que encuentran su debida sanción económica en el artículo 312.3 del TRLPEMM. Se resumen en el siguiente cuadro:

Infracciones muy graves		Sanciones
Uso del puerto y ejercicio de actividades	- Actuaciones que impliquen un riesgo muy grave para la seguridad o salud de las personas.	Multa hasta 601.000 €
	- La realización de obras o instalaciones sin título, así como el aumento de la superficie o volumen autorizado cuando se hubiere desatendido el requerimiento de la Autoridad Portuaria.	Multa del 50% del valor obras
Prestación de servicios portuarios	- Prestación de servicios portuarios sin licencia.	Multa hasta 3.005.000 €
	- Incumplimiento grave y reiterado de las obligaciones de servicio público.	
	- Incumplimiento de las instrucciones dadas para salvaguardar la libre competencia.	
	- Incumplimiento grave y reiterado de las condiciones esenciales impuestas a los titulares de la licencia.	

Asimismo, se califican como infracciones muy graves las acciones u omisiones recogidas como infracciones leves e infracciones graves cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 6.000 €, así como la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción.

¿Qué otras sanciones accesorias pueden imponerse?

Además de las sanciones pecuniarias indicadas, el artículo 312 del TRLPEMM establece la posibilidad de imponer, adicionalmente, otras sanciones distintas del pago de la correspondiente multa. En el concreto ámbito de las infracciones portuarias se establecen las que se resumen en el siguiente cuadro:

Infracción		Sanción accesoria
Infracción muy grave en el ejercicio de actividades de utilización del dominio público.		Inhabilitación temporal entre 3 y 5 años para obtener autorizaciones o concesiones de maniales o para desarrollar las actividades.
Infracción relativa a usos o actividades portuarias en el marco de autorizaciones de servicios comerciales o licencias de servicios portuarios.	Leve	Suspensión temporal hasta 1 mes para realizar la actividad o el servicio.
	Grave	Suspensión temporal hasta 6 meses para realizar la actividad o el servicio.
	Muy grave	Suspensión o inhabilitación temporal hasta 5 años para realizar la actividad o el servicio.

¿Cómo se gradúan las sanciones?

El importe de las sanciones pecuniarias y aquellas otras de carácter accesorio se graduarán atendiendo a los criterios señalados en el artículo 314 del TRLPEMM: (a) el beneficio obtenido por la comisión de la infracción; (b) la relevancia externa de la conducta infractora; (c) la negligencia o intencionalidad del sujeto infractor; (d) el daño causado; (e) la reincidencia; (f) cualquier otra circunstancia agravante o atenuante. Serán asimismo de aplicación, por analogía, las reglas penales sobre exclusión de la antijuridicidad y de la culpabilidad.

Por lo que se refiere a las multas, dispone el artículo 312.5 del TRLPEMM que su importe podrá condonarse, total o parcialmente, previo acuerdo del órgano competente para su imposición y siempre que el infractor hubiese corregido la situación creada.

¿Cuál es el plazo de prescripción de las infracciones portuarias?

El plazo de prescripción de las infracciones (artículo 309 del TRLPEMM) y sanciones (artículo 312.12 del TRLPEMM) es el siguiente:

Prescripción infracciones y sanciones		
Infracciones	Leves	1 año
	Graves	3 años
	Muy graves	5 años
Sanciones	Leves	1 año
	Graves	3 años
	Muy graves	5 años

El *dies a quo* del plazo de prescripción de la infracción será la fecha de consumación de la conducta objeto de infracción. En todo caso, debe tenerse en cuenta que, aun prescrita la infracción, se podrá exigir la restitución de las cosas y su reposición al estado anterior.

En cuanto al *dies a quo* del plazo de prescripción de una sanción, ha de entenderse que será el día siguiente a aquél en que adquiera firmeza la resolución por la que se ha impuesto la sanción.

¿Cabe la imposición adicional de medidas no sancionadoras?

Además de las medidas sancionadoras expuestas, la comisión de una infracción administrativa puede conllevar la adopción de alguna de las medidas previstas en el artículo 313 del TRLPEMM: (a) la restitución o reposición de las cosas a su estado anterior. Cuando esto no fuere posible, los responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que procedan y cuya cuantía se fijará atendiendo a lo dispuesto en el artículo 316 del TRLPEMM; (b) la indemnización de los daños y perjuicios que se causaren; o (c) la caducidad del título administrativo (artículo 98 del TRLPEMM) o la revocación de la licencia (artículo 119.1 del TRLPEMM).

Conforme a lo dispuesto en el artículo 318 del TRLPEMM, tanto el importe de las multas como el de las indemnizaciones podrán ser exigidos por la Administración por la vía de apremio.

¿Quiénes son los sujetos responsables de las infracciones portuarias?

El artículo 310.1 del TRLPEMM señala quienes han de ser considerados responsables de aquellas infracciones en materia de usos y actividades portuarias; se resumen en el siguiente cuadro:

Infracción	Responsable
Incumplimiento de las condiciones de la licencia o título administrativo.	- El titular de la licencia o título.
Infracciones relativas a la manipulación de mercancía.	- Solidariamente, el personal manipulador y la empresa estibadora encargada de la operación. - Subsidiariamente, el consignatario de las mercancías.
Infracción (leve) consistente en facilitar información incorrecta en relación con la mercancía, buque, etc., particularmente destinada al cálculo de tasas portuarias.	- El obligado a facilitar la información.
Infracción (leve) consistente en causar dolosa o negligentemente daños y en incumplir las normas en materia de seguridad y contaminación.	- Solidariamente, el autor de la actuación y la empresa responsable de prestar el servicio laboralmente vinculada con el autor.
Infracción (grave) consistente en incumplir las normas sobre mercancías peligrosas.	- Entidad responsable del transporte de la mercancía. - Subsidiariamente, el obligado a facilitar la información conforme a la normativa.
Infracción (grave) consistente en el ofrecimiento de dádivas, o su aceptación o exigencia.	- La persona que lo ofrezca o entregue y el personal que lo acepte o requiera.
Realización de obras sin título suficiente.	- El promotor de la obra, el empresario que la ejecute y el técnico director de la obra.
Infracciones en la prestación de servicios portuarios.	- El titular de la licencia o el prestador sin título.

¿Qué normas rigen el procedimiento sancionador?

El procedimiento sancionador en materia portuaria no plantea particularidades respecto de aquél previsto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (y en el Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto). Únicamente, el artículo 317 del TRLPEMM establece que la incoación de este procedimiento así como la adopción de medidas de restauración del orden jurídico vulnerado se adecuarán a lo establecido en la legislación de costas, siendo la Autoridad Portuaria el órgano competente para acordarlas.

¿Cuál es el órgano competente para la imposición de una sanción?

Atendiendo a la gravedad de la infracción en materia portuaria, la competencia para resolver sobre la imposición de las sanciones corresponde a los siguientes órganos (artículo 315 del TRLPEMM):

Infracción	Órgano competente
Infracción leve	Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria
Infracción grave	
Infracción muy grave (cuantía inferior a 1.202.000 €)	Ministro de Fomento (a propuesta de Puertos del Estado)
Infracción muy grave (cuantía superior a 1.202.000 €)	Consejo de Ministros (a propuesta del Ministro de Fomento)

URÍA MENÉNDEZ