

**BASE DE DATOS DE Norma DEF.-**

Referencia: NCL012522

**LEY 10/2019, de 23 de diciembre, de la Comunidad Autónoma de Cataluña, de puertos y de transporte en aguas marítimas y continentales.***(DOGC de 30 de diciembre de 2019)**[\* La presente ley entrará en vigor el 30 de marzo de 2020, salvo el título V del libro segundo, sobre régimen económico-financiero del sistema portuario, que entra en vigor el 1 de enero de 2020.]*

El presidente de la Generalidad de Cataluña

Los artículos 65 y 67 del Estatuto prevén que las leyes de Cataluña son promulgadas, en nombre del rey, por el presidente o presidenta de la Generalidad. De acuerdo con lo anterior promulgo la siguiente

**LEY****PREÁMBULO****I**

La Generalidad tiene competencia exclusiva sobre los puertos situados en territorio de Cataluña que no tengan la calificación legal de interés general, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 140 del Estatuto de autonomía.

Esta competencia incluye en todo caso el régimen jurídico, la planificación y gestión de todos los puertos e instalaciones portuarias; la gestión del dominio público necesario para prestar el servicio; el régimen económico de los servicios portuarios, especialmente las potestades tarifaria y tributaria, y la delimitación de la zona de servicios de los puertos y la determinación de los usos, equipamientos y actividades complementarias dentro del recinto portuario.

El Estatuto refuerza, así, la competencia exclusiva que el artículo 9.15 del Estatuto de 1979 atribuía a la Generalidad en esta materia y al amparo de la cual se aprobó la Ley 5/1998, de 17 de abril, de puertos de Cataluña, la primera manifestación normativa en esta materia, que se promulgó para el desarrollo de la competencia asumida en el Estatuto, para constituir el marco de ordenación tanto de los puertos gestionados directamente por la Administración de la Generalidad como de los construidos y explotados en régimen de concesión administrativa.

La Ley 5/1998 fue desarrollada mediante el Reglamento de policía portuaria, aprobado por el Decreto 206/2001, de 24 de julio; el Reglamento de desarrollo de la Ley 5/1998, de 17 de abril, de puertos de Cataluña, aprobado por el Decreto 258/2003, de 21 de octubre, y el Reglamento de marinas interiores de Cataluña, aprobado por el Decreto 17/2005, de 8 de febrero. Este conjunto de normas, que constituyen el corpus legislativo portuario, ha ordenado el sistema portuario de Cataluña durante los últimos años. A pesar de que, en términos generales, los resultados han sido satisfactorios, actualmente existen razones importantes que aconsejan reformar el régimen jurídico de los puertos, a fin de optimizar este sector clave de las infraestructuras.

En primer lugar, cabe mencionar las circunstancias territoriales, económicas y sociales, derivadas de la fuerte vinculación de Cataluña con el mar, materializada en la existencia de puertos deportivos, pesqueros, comerciales, industriales y mixtos, con un notable desarrollo económico vinculado al turismo de calidad.

En todos estos ámbitos hay datos objetivos que revelan la transformación del sector portuario desde la aprobación de la Ley 5/1998, con especial incidencia en el hecho de que actualmente es preciso dar prioridad a la prestación de servicios respecto a la construcción de nuevas infraestructuras.

A modo de ejemplo, la necesidad de un tratamiento adecuado de la náutica deportiva, que sin duda es un elemento dinamizador turístico del país, se sitúa como factor estratégico en los próximos años y requiere una acción tendente a potenciar y optimizar la utilización de los espacios portuarios y su rentabilidad, con una gestión adecuada que permita contar con un número mayor de operadores y de usuarios que desarrollen actividades generadoras de valor mediante unos servicios portuarios eficientes.

El tráfico portuario pesquero también presenta signos que evidencian un proceso de cambio. Un descenso significativo de las capturas de pesca fresca descargadas en los puertos de Cataluña ha motivado un proceso



integral de modernización de las lonjas pesqueras, dirigido y coordinado por la Administración portuaria de la Generalidad, para aportar valor al proceso de comercialización y fomentar una gestión profesionalizada y adecuada al interés del sector pesquero.

Respecto al tráfico portuario comercial e industrial, se constata que en los últimos años el número total de pasajeros y mercancías que ha transitado por los puertos de Cataluña ha evolucionado muy positivamente, de forma que estas infraestructuras portuarias pueden convertirse en un instrumento destacado en el desarrollo económico del país por su aportación a la economía productiva.

Este incremento generalizado de la actividad económica en los puertos catalanes ha conllevado una mayor presencia de la iniciativa privada en estas infraestructuras, lo que ha provocado una mejora en la cantidad y la calidad de los servicios y actividades ofrecidos al público y un refuerzo notable en los niveles de competencia.

Por otra parte, en este período también se han producido cambios de carácter cualitativo en los tránsitos portuarios asociados a los buques, a los pasajeros y a las mercancías. En efecto, las instalaciones portuarias de Cataluña empiezan a ser destino y base de embarcaciones de recreo de grandes esloras, de entre 20 y 60 metros, un mercado que hasta hoy era ajeno a los puertos catalanes. La presencia de este tipo de embarcaciones exige importantes obras de remodelación en las infraestructuras portuarias para satisfacer esta demanda incipiente.

Asimismo, los puertos de Cataluña son un punto de referencia en el mercado internacional de cruceros turísticos. Esta nueva modalidad de tráfico portuario reclama dotar los puertos de estaciones marítimas modernas y seguras para prestar un servicio eficiente a los pasajeros.

El transporte de mercancías también se consolida progresivamente en los puertos comerciales, lo que, sin duda, conlleva nuevas necesidades de espacio para las empresas del sector.

Esta suma de circunstancias aconseja reformar la legislación portuaria de Cataluña para dar respuesta a los nuevos retos que presenta este sector y reforzar la concepción de los puertos como operadores económicos y prestadores de servicios.

La reforma y actualización del corpus legislativo catalán en materia portuaria se inscribe también en un contexto de cambio que la hace necesaria e inaplazable.

Es el caso, por ejemplo, de la regulación de las tarifas por servicios portuarios. Como consecuencia de la doctrina del Tribunal Constitucional sobre el concepto de prestación patrimonial de carácter público y sus relaciones con el principio de reserva de ley, se promulgó el texto articulado de las tasas aplicables, aprobado por el Decreto legislativo 2/2010, de 3 de agosto, que regula dichas prestaciones de acuerdo con los conceptos y principios rectores del derecho tributario, cuyo contenido se incorpora a modo de codificación, y prácticamente de forma íntegra, a la presente ley.

En este mismo sentido, otras reformas normativas, que afectan a materias tan vinculadas con la ordenación de los puertos como las relativas al patrimonio de las administraciones públicas, la contratación pública, la protección del medio ambiente y la seguridad de los puertos, en especial las promulgadas en el ámbito europeo, han superado el marco establecido por la Ley 5/1998.

## II

En el ámbito portuario, la promulgación de la presente ley debe permitir actualizar los principios de la política portuaria de la Generalidad para adecuarlos a la realidad presente y proyectarlos a la futura, de forma que quede garantizada una adecuada ordenación de la materia.

En este respecto, los objetivos de la ordenación portuaria en Cataluña son varios. En primer lugar, y con carácter general, la articulación de un sistema portuario adaptado a las nuevas realidades socioeconómicas, de forma que las infraestructuras portuarias se pongan al servicio de la promoción económica, industrial, turística y social del país.

En segundo término, el objetivo de fijar un régimen jurídico contractual adecuado para el fomento de las inversiones en las infraestructuras y los servicios portuarios sin perder de vista la necesidad de simplificar, desde el punto de vista administrativo, la relación entre los operadores del sector y la Administración portuaria.

En esta misma línea de actuación, es un objetivo de la Ley establecer medidas que impulsen la promoción de las actividades náuticas, de recreo y deportivas.

Y como último objetivo, igualmente importante, la Ley aspira a garantizar la sostenibilidad ambiental de las infraestructuras portuarias y de las actividades que se desarrollan en las mismas, en cumplimiento de la legislación aplicable en materia de cambio climático.



## III

La presente ley, con 250 artículos, se estructura sistemáticamente en cuatro libros, divididos en títulos, capítulos y secciones: el libro primero contiene las disposiciones generales; el segundo está dedicado al sistema portuario; el tercero regula el transporte en aguas marítimas y continentales, y el cuarto recoge el régimen de policía y sancionador.

La parte final contiene trece disposiciones adicionales, ocho disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

## IV

El libro primero, relativo a las disposiciones generales, contiene uno de los elementos más novedosos de la Ley. Se trata del concepto de sistema portuario, configurado por todas las infraestructuras portuarias situadas en el territorio de Cataluña y los servicios y actividades que regula la Ley como prestaciones que se ofrecen al público para satisfacer las operaciones y necesidades marítimas y portuarias.

Esta categorización, en términos de sistema, al margen de ayudar a definir con precisión el ámbito de aplicación de la Ley, en cuanto al aspecto portuario, dota las infraestructuras y los servicios portuarios de un elemento cohesionador y al mismo tiempo vertebrador de las políticas que se proyectan sobre este sistema portuario.

El ámbito de aplicación de la Ley se completa con la referencia a los servicios de transporte en aguas marítimas y continentales prestados a título oneroso a través de embarcaciones dotadas de medios mecánicos de propulsión que transcurran íntegramente por Cataluña.

Otro de los elementos destacables del libro primero es la enumeración de los objetivos que deben satisfacer las políticas que se apliquen en Cataluña en materia de puertos y transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales, en los términos expresados en el presente preámbulo.

Finalmente, cabe mencionar otro de los aspectos que la Ley aporta como novedad: se trata del hecho de que los puertos deportivos se identifican por categorías, de acuerdo con el nivel y la calidad de sus instalaciones y de los servicios que ofrecen.

Se trata, en suma, de aplicar a los puertos deportivos un sistema de clasificación análogo al de los establecimientos hoteleros. Esta cuestión, meramente enunciada en la Ley y pendiente de su desarrollo por reglamento, debe ser un elemento dinamizador de los puertos deportivos, en términos de calidad y servicios a los usuarios, y debe incentivar la competencia entre instalaciones de estas características.

## V

El libro segundo constituye el núcleo central de la Ley, por su extensión y, muy especialmente, por el hecho de que configura los distintos aspectos del sistema portuario. De acuerdo con los cinco títulos en los que se estructura, trata de la planificación, ordenación y construcción; de la organización administrativa portuaria de la Generalidad; del régimen demanial y contractual; de los servicios en el sistema portuario, y, finalmente, del régimen económico y financiero del sistema portuario.

Como se ha señalado anteriormente, una vez consolidado un sistema portuario con un número suficiente de infraestructuras, la Ley debe centrar su atención no tanto en la eventual construcción de nuevas instalaciones sino, fundamentalmente, en la planificación, ordenación y gestión de las ya existentes.

En cuanto a la planificación, la Ley consolida la figura del plan de puertos como el instrumento a través del cual se determinan las grandes líneas de planificación y ordenación de las infraestructuras y los servicios del sistema portuario, en el marco de las directrices que establece el planeamiento territorial general.

Por otra parte, en cuanto a los aspectos urbanísticos, el planteamiento es novedoso, ya que la Ley crea la figura del plan director urbanístico portuario. Mediante este plan director se ordena la zona de servicio de un puerto y tiene una doble naturaleza: urbanística pero también de plan portuario.

La organización administrativa portuaria de la Generalidad se regula en el título segundo de este libro, que dispone que las competencias en materia de puertos se ejercen mediante el departamento competente en materia de puertos y transportes y la entidad de derecho público Puertos de la Generalidad, ambos con consideración de Administración portuaria.

Este es otro de los elementos destacables de la Ley, puesto que define una nueva organización administrativa portuaria. Esta nueva organización debe hacer posible la implantación de un modelo único de



gestión portuaria, a cargo de Puertos de la Generalidad, sin perjuicio de las especificidades propias que deben preverse en función de la distinta tipología portuaria y de gestión.

Asimismo, se crea el Consejo de Puertos, como órgano de consulta y asesoramiento en materia portuaria adscrito al departamento competente en materia de puertos, que está llamado a ser el ente que garantice un grado de relación permanente entre el sector y la Administración portuaria.

El título tercero, dedicado al régimen demanial y contractual, agrupa, por una parte, los preceptos que constituyen el marco jurídico del dominio público portuario y, por otra, los contratos administrativos para la construcción de obras portuarias y la concesión de servicios de las infraestructuras portuarias.

Hay que tener en cuenta que el dominio público portuario se configura en base a dos premisas: la titularidad pública de los bienes y su afectación al desarrollo de las operaciones portuarias, con una gestión que debe basarse en principios de eficiencia y rentabilidad, sin olvidar que deben preservarse su integridad y sus características naturales, como dominio inscrito en el ámbito del dominio público marítimo-terrestre, es decir, en un patrimonio público natural de alto valor ambiental.

La Ley configura este dominio público de forma que, una vez definidos los bienes que lo integran, se centra en la gestión de dicho dominio público, en virtud de los títulos demaniales propios de este ámbito de actuación, como son especialmente la concesión demanial y la autorización, siempre basándose en criterios de utilización rentable y eficiente.

En la línea de la necesaria simplificación de trámites, se incorpora un sistema de licencias, comunicaciones y declaraciones responsables para ejercer actividades económicas en las infraestructuras portuarias bajo la premisa del ejercicio libre y en régimen de competencia real y efectiva por cualquier persona física o jurídica que cumpla los requisitos establecidos.

El capítulo cuarto del título tercero del libro segundo contiene las determinaciones de la Ley en materia de contratos administrativos para la construcción de obras públicas portuarias o la concesión de servicios de las infraestructuras portuarias.

El punto de partida es la consideración de las actividades reguladas como operaciones de obra pública o de servicio público, en los términos establecidos por la Ley, con la remisión necesaria a las normas de contratación del sector público.

En cuanto a las especialidades establecidas por la Ley, estas responden al objetivo de fijar las bases de un sistema concesional más flexible que incentive las inversiones. Uno de los objetivos estratégicos de la presente ley es configurar un régimen concesional para los puertos deportivos y las dársenas deportivas que, siempre en el marco de la normativa sobre contratos del sector público, aporte soluciones a las problemáticas que puedan generar las distintas coyunturas.

En el caso de los plazos concesionales, por ejemplo, se prevé, tanto en este ámbito contractual como en el demanial, su adecuación no solamente para los casos en los que esté prevista en el título concesional, sino, especialmente, cuando la empresa gestora aborda inversiones relevantes, y siempre para garantizar la viabilidad de la instalación.

También merecen especial mención los aspectos ambientales. Por un lado, la referencia al cambio climático. En concreto, al hecho de que la Administración portuaria, de acuerdo con lo que determine la normativa en esta materia, pueda requerir a las entidades gestoras de las infraestructuras portuarias la elaboración de estudios técnicos sobre la modificación del clima marítimo y su efecto sobre las infraestructuras, los servicios y las operaciones portuarias, y pueda adoptar las medidas adecuadas en cada caso.

Y, por otro lado, el tratamiento en el ámbito de este dominio público portuario de aspectos como los dragados, los vertidos o la gestión de los desechos y otros elementos contaminantes.

El título cuarto se ocupa de los servicios en el sistema portuario, de forma que reclasifica los servicios portuarios en generales y específicos, y conceptúa como generales las operaciones portuarias a las que la Ley atribuye este carácter y cuya titularidad se reserva la Administración portuaria.

En este sentido, la Ley también innova, en la medida en que dota de un adecuado marco jurídico a estas operaciones portuarias, configuradas como las que existen de forma permanente en todas las instalaciones portuarias, que son prestadas directamente por la Administración portuaria o por la persona que explota la instalación portuaria, con independencia de que sean solicitadas o no por los usuarios, y que se financian directamente a cargo del presupuesto de Puertos de la Generalidad o a través de las cuotas de mantenimiento en los casos de gestión indirecta.

Los servicios portuarios específicos se caracterizan por el hecho de que deben estar presentes en todas las instalaciones portuarias, y porque en las instalaciones portuarias gestionadas por la Administración portuaria son prestados por personas físicas o jurídicas o por entidades sin personalidad jurídica distintas de las encargadas



de la explotación portuaria, sin perjuicio de que en circunstancias excepcionales la Administración portuaria pueda asumir su prestación efectiva. En cualquier caso, quien presta el servicio es retribuido directamente por el destinatario, ya que estos servicios se prestan previa petición de los usuarios.

Cabe destacar, en este sentido, la detallada regulación de servicios, como los del practicaaje, el amarre y desamarre de embarcaciones, el remolque portuario, la recepción de desechos generados por buques y embarcaciones y de residuos de carga, y la carga, la estiba, la descarga, la desestiba y el transbordo de mercancías.

Por tanto, la Ley define el régimen jurídico de los servicios portuarios, sus características principales y las formas de prestación, y reconoce la libertad de acceso a cualquier persona que disponga de los requerimientos legalmente establecidos, con prohibición expresa de un régimen de exclusividad o monopolio.

Dentro de este título también se regula la cesión de cualquier tipo de elementos portuarios y el régimen específico de los puntos de amarre y en tránsito, entre otros, así como el chárter náutico.

Se trata, en suma, en un marco de activación económica, de un elemento fundamental para la promoción de la náutica deportiva, como actividad sometida a reglas de mercado, en la que hay que arbitrar medidas que faciliten una correcta gestión de la oferta.

En este respecto, cabe destacar que estos contratos se rigen por el derecho privado, en cuanto a las relaciones entre las partes contractuales, sin perjuicio de que deben sujetarse a la normativa vigente en materia portuaria.

En el caso concreto de la cesión de los puntos de amarre, es, como se ha señalado, un elemento portuario esencial cuando se trata de náutica deportiva, que se configura en términos de derecho de uso preferente. En cuanto al régimen de uso, la Ley da cobertura expresa a la estancia de las tripulaciones en la embarcación, como complemento de su actividad principal, que es la navegación, siempre que se comunique a la dirección del puerto.

Por el contrario, la Ley prohíbe expresamente el uso de artefactos para usos habitacionales, residenciales, hoteleros o para otras tipologías de usos y actividades turísticas. De esta forma se evita que se desvirtúe la finalidad para la que se pone en servicio una infraestructura portuaria.

El último capítulo del título cuarto se destina a dar cobertura a determinadas singularidades del sector pesquero, de forma que, por un lado, se garantiza que los puertos con instalaciones portuarias destinadas al sector pesquero dispongan de instalaciones para el amarre y la descarga de los productos pesqueros y de las instalaciones para la manipulación, preparación, comercialización y distribución de los productos pesqueros, y, por otro lado, se garantiza que las naves de clasificación y venta de pescado, las tradicionales lonjas, se configuren como bienes afectos al servicio portuario de titularidad pública destinadas a la primera venta de los productos de la pesca y centros de control y comercialización con las necesarias garantías.

El régimen tributario del sistema portuario establecido en el título quinto de este libro recoge en buena parte el contenido del texto articulado de las tasas aplicables, aprobado por el Decreto legislativo 2/2010, de 3 de agosto, y lo hace extensivo a todo el sistema portuario. Asimismo, se introducen en él algunas modificaciones con el fin de simplificar y mejorar su aplicación a los diferentes sectores portuarios.

Este régimen tributario se rige por criterios de equidad y de suficiencia financiera. En cuanto al primero, se adopta en la medida en que las actividades económicas que se desarrollan al amparo de la Ley, y que, de una forma u otra, son beneficiarias de un aprovechamiento privativo o especial del dominio público o de la actividad de la Administración portuaria, deben aportar una contraprestación económica adecuada al sistema. En cuanto al segundo, la suficiencia financiera de la Administración portuaria reside en el hecho de que sus ingresos deben permitirle, en régimen de autonomía económica, afrontar los gastos de explotación, conservación, depreciación y amortización, las obligaciones legalmente exigibles y el mantenimiento y la mejora de las condiciones medioambientales y de seguridad de las instalaciones y los servicios que gestiona o presta directamente, todo ello de un modo compatible con la obtención de un rendimiento razonable en la explotación que permita la financiación de los gastos e inversiones destinados a la creación, ampliación y mejora de las infraestructuras y las superestructuras portuarias.

Para posibilitarlo, la señal económica del beneficio obtenido o del coste del servicio prestado se traslada a los titulares de las actividades destinatarias mediante las tasas, los cánones y otras figuras reguladas en el título quinto por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público portuario, así como por los servicios y actividades que lleva a cabo la Administración portuaria.

Para alcanzar el principio de suficiencia financiera de las operaciones portuarias, la Ley establece que los ingresos económicos de la Administración portuaria deben pasar a ser parte del presupuesto de ingresos de Puertos de la Generalidad, de forma que estos recursos están afectados íntegramente al cumplimiento de los objetivos y las finalidades de la empresa en régimen de autonomía financiera.



Mención especial merece la creación de la tasa por el servicio portuario de recepción obligatoria de los desechos generados por los buques, aplicable a los buques o embarcaciones que acceden por vía marítima o fluvial a una infraestructura portuaria de competencia de la Generalidad, que es consecuencia de la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga.

Finalmente, en cuanto a este ámbito tributario, la Ley regula también el canon por prestación de servicios portuarios y el ejercicio de actividades comerciales e industriales con usos lucrativos. Para las materias en las que la Administración portuaria actúa bajo el régimen de libre competencia y en las que las actividades no sean de solicitud o recepción obligatoria para los particulares, la Ley establece el régimen jurídico de los correspondientes precios privados.

## VI

El libro tercero contiene la regulación de los servicios de transporte de pasajeros, su régimen de prestación y los requisitos de prestación mediante un sistema de comunicaciones previas.

Esta regulación, que tiene como antecedente la de la Ley 10/2000, de 7 de julio, de ordenación del transporte en aguas marítimas y fluviales, se proyecta en dos ámbitos, el del transporte en aguas marítimas y el del transporte en aguas continentales, de forma que comprende tanto los transportes con finalidades turísticas como el desplazamiento a lugares para realizar prácticas deportivas, y, en general, cualquier actividad comercial que implique el transporte de personas en embarcaciones provistas de medios mecánicos de propulsión.

Se exceptúa de su ámbito de aplicación el alquiler de embarcaciones de recreo, con patrón o sin patrón, que no tiene la consideración, a efectos de la presente ley, de transporte de personas.

Estos servicios de transporte de personas se clasifican en líneas regulares, que son las que están sujetas a itinerarios, frecuencia de escalas, precios y demás condiciones de transporte previamente establecidas y que se prestan con una periodicidad predeterminada, y las líneas no regulares u ocasionales, que son todas las que, por sus características, no puedan considerarse regulares.

En este ámbito rige el principio de libertad de prestación, de forma que cualquier persona que cumpla los requisitos establecidos por la Ley puede ejercer, en régimen de competencia real y efectiva, los servicios de transporte de personas.

La principal novedad en esta materia reside en el hecho de que, en un contexto de simplificación administrativa, se pasa de un sistema de autorización a un régimen de comunicación, para dar cumplimiento a las disposiciones de la normativa europea.

## VII

El libro cuarto se ocupa del régimen de policía portuaria con el fin de garantizar el adecuado desarrollo de las operaciones portuarias y la seguridad de los espacios portuarios, de forma que se perfecciona la tipificación de las infracciones administrativas, tanto en el ámbito portuario como de transporte marítimo, de acuerdo con el principio de reserva de ley.

Por otra parte, sin perjuicio de mantener los aspectos generales en materia de inspección y vigilancia, se especifican adicionalmente las medidas de policía portuaria y el régimen de las órdenes individuales, que refuerzan la potestad portuaria en este ámbito.

La regulación se refuerza en algunos aspectos, como el abandono de buques y las medidas provisionales o cautelares, y se incorporan otras cuestiones, como el embargo y la retención judicial o administrativa, la negativa a la entrada y a la prestación de servicios y actividades y la inspección de los servicios de transporte.

## VIII

La parte final de la Ley está integrada por trece disposiciones adicionales, ocho disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

Cabe destacar, en primer lugar, la disposición adicional primera, que articula un procedimiento de renovación de concesiones y contratos de concesión de servicios de las infraestructuras portuarias, con el objetivo de permitir anticipar este proceso de renovación contractual sin tener que esperar a la finalización del plazo concesional, con los problemas que eso supone a veces.



En cualquier caso, se garantiza que la decisión última queda en el ámbito de la Administración portuaria, como no podía ser de otro modo, ya que puede decidir si gestiona la infraestructura portuaria directa o indirectamente, si estima que es necesario diferir el proceso hasta una nueva licitación en el momento en que finalice la vigencia del título administrativo o si opta por iniciar el correspondiente expediente de contratación.

Por otra parte, en un contexto de promoción de las actividades que se desarrollan en el entorno portuario, la disposición adicional tercera contiene un mandato para la Administración portuaria, que, con la colaboración de las entidades representativas del sector, debe promover las acciones que sean pertinentes para el fomento de la navegación deportiva, especialmente la navegación a vela.

En una línea análoga, la disposición adicional sexta establece que la Administración portuaria debe velar por que el sistema portuario ofrezca un número razonable de amarres destinados a la náutica popular, entendiendo como tal la que se desarrolla en embarcaciones que no superan los 7 metros de eslora, y preferentemente en las embarcaciones de un bajo nivel de emisiones.

Con el fin de reforzar el marco de ejercicio de las funciones de policía administrativa de los espacios portuarios, y, dentro del mismo, el papel de las entidades concesionarias que gestionan infraestructuras y servicios portuarios en los términos que establece la Ley, la disposición adicional quinta atribuye la consideración de agentes de la autoridad a los empleados de dichas entidades, cuando sean designados para el ejercicio de funciones internas de vigilancia de la actividad.

La disposición adicional séptima tiene una importancia singular, ya que contiene el marco jurídico aplicable a las marinas interiores de Santa Margarida y Empuriabrava.

La Ley opta, a diferencia de normas anteriores, por regular estas dos realidades portuarias de forma específica, como infraestructuras portuarias singulares, situadas en una urbanización marítimo-terrestre.

En este contexto regulador se otorga un papel importante a los respectivos ayuntamientos, de forma que ejercen las funciones de conservación, mantenimiento y vigilancia del conjunto de la urbanización marítimo-terrestre, incluidos los canales o viales navegables.

## LIBRO PRIMERO

### Disposiciones generales

#### **Artículo 1. Objeto.**

El objeto de la presente ley es la regulación del sistema portuario y el transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales que son competencia de la Generalidad.

#### **Artículo 2. Ámbito de aplicación.**

La presente ley es aplicable:

- a) Al sistema portuario que es competencia de la Generalidad.
- b) Al transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales, prestado a título oneroso mediante embarcaciones dotadas de medios mecánicos de propulsión, que transcurre íntegramente por Cataluña.

#### **Artículo 3. Objetivos.**

Las políticas de la Generalidad en materia de puertos y de transporte en aguas marítimas y continentales deben satisfacer los siguientes objetivos:

- a) Articular un sistema portuario que ponga las infraestructuras portuarias al servicio de la promoción económica, industrial, logística, náutico-deportiva, pesquera, turística y social de Cataluña.
- b) Establecer la organización administrativa y de gestión que se plantee para ponerla al servicio de los operadores del sector, con especial atención a la transparencia y la simplificación administrativa en la relación entre estos operadores y la Administración portuaria, con criterios de eficacia y eficiencia.
- c) Fijar un régimen jurídico contractual adecuado para el fomento de la colaboración pública y privada que se materialice en las inversiones en las infraestructuras y los servicios portuarios.
- d) Promover actividades náuticas, de recreo, deportivas, de investigación científica y culturales asociadas.



- e) Integrar los puertos en su entorno territorial y vincularlos al resto de infraestructuras de movilidad.
- f) Velar por la sostenibilidad ambiental de la infraestructura y de las actividades que se realizan en ella, en un contexto de cambio climático.
- g) Velar por que las actividades de transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales se realicen de forma sostenible y segura para los usuarios.
- h) Establecer un régimen tributario del sistema portuario justo y proporcionado que garantice su viabilidad y sostenibilidad desde el punto de vista económico y financiero, y la generación de recursos susceptibles de ser reinvertidos en la mejora de dicho sistema portuario.

#### **Artículo 4. Sistema portuario.**

El sistema portuario está configurado por las infraestructuras portuarias cuya gestión es competencia de la Generalidad y por los servicios y las actividades que regula la presente ley como prestaciones que se ofrecen al público para satisfacer las operaciones y las necesidades marítimas y portuarias.

#### **Artículo 5. Tipología de infraestructuras portuarias.**

##### **1. A efectos de la presente ley, se entiende por:**

a) Puerto: el conjunto de aguas abrigadas y de aguas exteriores adyacentes de aproximación y fondeo, de espacios terrestres contiguos a las mismas y de instalaciones y accesos terrestres que tienen las condiciones físicas naturales o artificiales y, si procede, de organización necesarias para realizar las operaciones propias de cada puerto y requeridas, por razón del uso particular al que se destine, por la flota mercante, pesquera o deportiva y por los usuarios. Incluye las instalaciones portuarias, entendidas como el conjunto de obras civiles de infraestructura, de edificación o de superestructura, así como el conjunto de instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio situadas en el puerto y destinadas a facilitar el tránsito portuario.

b) Instalación marítima menor: el conjunto de espacios, obras e instalaciones fijos o desmontables para el servicio de las embarcaciones o las personas y para la carga que, por su naturaleza menor, no puede ser considerado puerto marítimo y que ocupa espacios de dominio público marítimo-terrestre no incluidos en la zona de servicio de los puertos. Tienen tal consideración los embarcaderos, los muelles de pilotes, los varaderos y otras instalaciones análogas que no formen parte de un puerto ni estén adscritas a uno.

##### **2. Los puertos se clasifican en:**

- a) Puertos marítimos o fluviales, por razón del carácter de las aguas abrigadas.
- b) Puertos artificiales o naturales, por razón del origen del abrigo, según requieran la ejecución de obras de abrigo. En particular, son puertos naturales los constituidos por las aguas abrigadas por la misma disposición natural del terreno o los parcialmente abrigados que se destinan al anclaje de temporada de embarcaciones de pesca y deportivas o de recreo.
- c) Puertos comerciales, industriales, pesqueros, deportivos o mixtos, por razón de su uso o destino, según se destinen, exclusiva o principalmente, a una o varias de estas actividades.
- d) Puertos base o de invernada o puertos de temporada, por razón del nivel de abrigo y de servicios que ofrecen.

#### **Artículo 6. Definiciones.**

##### **A los efectos de la presente ley, se entiende por:**

- a) Aguas portuarias: las superficies de agua incluidas dentro de la zona de servicio de un puerto o instalación portuaria menor.
- b) Arqueo bruto: el tonelaje de la embarcación, expresado en GT (gross tonnage), que consta en el certificado internacional expedido de acuerdo con el Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969. Si un buque no dispone de dicho certificado, puede recurrirse al valor que conste en el Lloyd's Register of Shipping. Si el buque presenta un certificado de su arqueo bruto medido según el procedimiento del Estado de su bandera, expresado como tonelaje de registro bruto (TRB), o si es este el que consta en el Lloyd's Register of Shipping, la



Administración portuaria debe asignarle un nuevo arqueo a partir de las dimensiones básicas del buque. Esta asignación debe realizarse aplicando la siguiente fórmula:  $GT$  (Londres provisional) =  $0,4 \times E \times M \times P$ , donde:  $E$  = eslora máxima total en metros,  $M$  = manga máxima total en metros y  $P$  = puntal de trazado en metros. En el supuesto de construcción, el arqueo bruto es el correspondiente al buque terminado; en el caso de desguace, el arqueo bruto es la mitad del original.

c) Atraque: la operación portuaria que consiste en acercar unas embarcaciones a otras o a elementos fijos de amarre y defensa.

d) Atraque en punta: la disponibilidad de un puesto de amarre en pantalán o muelle, de modo que la embarcación queda sensiblemente perpendicular a este y fijando uno de los extremos (proa o popa) de aquella al pantalán o muelle y el otro extremo a un fondeo permanente o al ancla.

e) Calado máximo: el calado de trazado definido según la regla 4.2 del Reglamento para la determinación de los arqueos bruto y neto de los buques, que figura como anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969, o, en su defecto, el que consta en el Lloyd's Register of Shipping.

f) Capitán o patrón: la persona que, estando en posesión del correspondiente título, ejerce el mando y la dirección del buque o embarcación en todos sus aspectos, así como las demás funciones públicas y privadas que le atribuya la normativa vigente.

g) Carga de mercancías: la operación portuaria de intercambio del modo terrestre al marítimo que consiste en la entrada de mercancías a la zona de servicio por vía terrestre y la salida de estas o de sus productos derivados por vía marítima.

h) Consignatario del buque: la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o propietario del buque.

i) Crucero: buque de personas que entra en un puerto y es despachado con este carácter por las autoridades competentes y que, además, tiene un número de pasajeros en régimen de crucero que supera el 50% del total de pasajeros.

j) Dársena: el conjunto de superficies de tierra y agua incluidas en la zona de servicio de un puerto, destinadas de forma preferente al servicio de la flota mercante, pesquera o deportiva o a las actividades turísticas o recreativas complementarias.

k) Descarga de mercancías: la operación portuaria de intercambio del modo marítimo al terrestre que consiste en la entrada de mercancías a la zona de servicio por vía marítima y la salida de estas o de sus productos derivados por vía terrestre.

l) Embarcación de recreo: el buque civil de cualquier tipo, con independencia del medio de propulsión, destinado a actividades de recreo y ocio sin ánimo de lucro o a la pesca no profesional.

m) Embarcación de base: la que tiene autorizada su estancia en la infraestructura portuaria por un período igual o superior a seis meses.

n) Embarcación transeúnte: la que, sin ser de base, tiene autorizada su estancia en la infraestructura portuaria por un período limitado e inferior a seis meses.

o) Entrada: la operación portuaria consistente en el acceso del buque a la zona de servicio por vía marítima.

p) Eslora máxima: la longitud máxima de un buque, desde la proa hasta la popa, que consta en el Lloyd's Register of Shipping, en la documentación del buque o, en su defecto, la que resulte de la medición que realice directamente la Administración portuaria. En el caso de embarcaciones de recreo, debe tomarse la máxima distancia entre los extremos de los elementos más salientes de proa y popa de la embarcación y sus medios auxiliares.

q) Estancia: la operación portuaria consistente en el fondeo o la permanencia del buque en las aguas portuarias.

r) Instalación desmontable: la que requiere, como máximo, obras puntuales de cimentación, que en todo caso no sobresalgan del terreno; está constituida por elementos de serie prefabricados, módulos, paneles o similares, sin elaboración de materiales en obra ni utilización de soldaduras; se monta y desmonta mediante procesos secuenciales; permite proceder a su levantamiento sin derribo, y está compuesta por un conjunto de elementos que resulta fácilmente transportable.

s) Instalación portuaria receptora de desechos: la instalación fija, flotante o móvil capaz de recibir desechos generados por buques y residuos de carga.

t) Lugar de fondeo de anclaje con amarre a muerto: la disponibilidad de un amarre sujeto a un punto fijo del fondo que permita fijar la proa o la popa del buque, de modo que este quede a la gira.



u) Lonja: la instalación destinada a la exposición y primera venta de los productos pesqueros frescos, situada en la zona de servicio y autorizada por los órganos competentes en materia de ordenación del sector pesquero.

v) Manga máxima: la anchura máxima del buque, excluidos sus miembros, medida en la línea de máxima carga de compartimentado o por debajo de la misma.

w) Marina seca: el conjunto de obras e instalaciones terrestres autorizadas por la Administración portuaria para almacenar en ellas embarcaciones de recreo y, en su caso, realizar las actividades de vararlas, encallarlas, custodiarlas o repararlas.

x) Navegación exterior a la Unión Europea: la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que los estados miembros de la Unión Europea ejercen soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de estas zonas.

y) Navegación de recreo o deportiva: la navegación cuyo objeto exclusivo es el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por parte de su propietario o de otras personas, a través del arrendamiento, el contrato de pasaje, la cesión o cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o la embarcación no sea utilizado por más de doce personas, sin contar la tripulación.

z) Navegación interior a la Unión Europea: la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que los estados miembros de la Unión Europea ejercen soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

a') Naviero: la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, realiza su explotación, aunque no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

b') Operaciones portuarias: el conjunto de servicios, suministros, actividades y modalidades de utilización de los bienes, equipos e instalaciones destinadas a facilitar, coordinar y controlar, en condiciones de seguridad, salubridad, eficiencia e indemnidad medioambiental, el acceso, estancia, tránsito y salida de los buques, embarcaciones, pasajeros, tripulantes, vehículos, mercancías y productos de la pesca de la zona de servicio de los puertos e instalaciones marítimas menores.

c') Pasajeros en régimen de crucero turístico: las personas en régimen de transporte, bien porque el puerto de embarque coincide con el destino final de su viaje o bien porque están en tránsito en un puerto, que debe estar amparado por un mismo contrato de transporte.

d') Pasajeros en régimen de transporte: las personas que viajan a bordo de un buque, incluidos los conductores de vehículos, y que no tienen la condición de tripulantes.

e') Propietario del buque: la persona titular dominical o la persona titular del derecho a disfrutar y disponer del buque.

f') Transbordo de mercancías: la operación portuaria que consiste en el traslado de las mercancías de un buque a otro sin detenerse en los muelles, y con la presencia simultánea de ambos buques durante las operaciones.

g') Tránsito marítimo: la operación portuaria que consiste en la transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo marítimo, en la que estas son descargadas de un buque al muelle y, posteriormente, vuelven a ser cargadas a otro buque, o al mismo buque en distinta escala, sin salir de la zona de servicio del puerto.

h') Tránsito terrestre: la operación portuaria que consiste en la transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo terrestre, en la que la entrada y la salida de la zona de servicio del puerto se realizan por vía terrestre.

i') Transporte marítimo de corta distancia: el movimiento de mercancías y personas por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre estos puertos y los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa.

j') Urbanización marítimo-terrestre: la integrada por una marina interior y los terrenos de la urbanización, que deben constituir un sector de planeamiento urbanístico vinculado a la marina, de uso preferentemente residencial.

k') Buque: cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación.

l') Buque pesquero: el buque civil de cualquier tipo utilizado comercialmente para la captura de peces u otros recursos vivos del mar.

m') Buque turístico local: el buque que realiza excursiones con finalidad turística, con o sin escalas, a una distancia máxima de cincuenta millas desde el puerto base.



**Artículo 7. Elementos y características técnicas de las infraestructuras portuarias.**

1. Las características técnicas, los elementos, los servicios, las actividades y otros requisitos que, con carácter mínimo, han de tener las infraestructuras portuarias deben determinarse por reglamento, teniendo en cuenta su naturaleza o destino.

2. Los puertos base o de invernada deben garantizar durante todo el año las condiciones que se determinen como mínimas.

**Artículo 8. Categorías de puertos deportivos.**

Los puertos deportivos se identifican por categorías, de acuerdo con el nivel y la calidad de sus instalaciones y de los servicios que ofrecen, en los términos que se determinen por reglamento.

LIBRO SEGUNDO

**Sistema portuario**

TÍTULO I

**Planificación, ordenación y construcción**

CAPÍTULO I

**Plan de puertos**

**Artículo 9. Objeto y naturaleza.**

1. El plan de puertos es el instrumento a través del cual se determinan las grandes líneas de planificación y ordenación de las infraestructuras y los servicios del sistema portuario que es competencia de la Generalidad, en el marco de las directrices establecidas por el planeamiento territorial general.

2. El plan de puertos tiene carácter de plan territorial sectorial, de acuerdo con la Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de política territorial, y debe tramitarse y aprobarse de acuerdo con lo dispuesto por la presente norma.

**Artículo 10. Contenido.**

1. El plan de puertos debe tener, como mínimo, los siguientes contenidos:

- a) La determinación de los objetivos y las bases del plan.
- b) La prognosis estratégica de la actividad futura, basada en un estudio de la demanda y de las previsiones de evolución de los distintos sectores de actividad.
- c) La determinación, en el período de vigencia del plan, de las directrices y de las actuaciones que es necesario llevar a cabo de acuerdo con los objetivos del artículo 3.
- d) La determinación de los medios económicos, financieros y organizativos necesarios para el desarrollo y la ejecución del plan.
- e) La definición de los indicadores de seguimiento del plan y los criterios para su revisión.
- f) El establecimiento de los criterios para la sostenibilidad ambiental, económica y social del sistema portuario de Cataluña, que incorpore una evaluación sobre el número de instalaciones portuarias existentes y sus eventuales ampliaciones, así como las limitaciones al establecimiento de nuevos puertos.
- g) La definición de las actividades de servicio público de acuerdo con la presente ley.

2. El Gobierno debe concretar por reglamento el contenido del plan de puertos.



## CAPÍTULO II

### Ordenación sectorial y urbanística de la zona de servicio portuaria

#### **Artículo 11.** *Zona de servicio portuaria.*

1. Los puertos y las instalaciones marítimas menores deben disponer de una zona de servicio formada por las superficies de tierra y agua necesarias para el desarrollo de las operaciones portuarias, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y los que puedan destinarse a usos portuarios complementarios. Las superficies de agua incluidas dentro de la zona de servicio son las aguas portuarias interiores protegidas o delimitadas por instrumentos de señalización, las exteriores inmediatamente adyacentes a las obras de abrigo y de bocana y las que son necesarias para realizar las operaciones de aproximación al puerto y de fondeo, en los términos que se establezcan por reglamento.

2. Los usos admisibles en la zona de servicio portuaria pueden ser básicos y complementarios:

a) Son usos portuarios básicos los relacionados con el desarrollo de las operaciones portuarias y la red básica de distribución de servicios y viaria. Los usos portuarios básicos, en función de la vinculación al destino propio de cada puerto, se clasifican en comerciales, náutico-deportivos, pesqueros, industriales y logísticos.

b) Son usos portuarios complementarios los usos que el planeamiento urbanístico considera compatibles con las operaciones y actividades portuarias que contribuyen a la sostenibilidad y al equilibrio económico y social del puerto. Tienen, en todo caso, tal consideración los usos destinados a integrar el sistema portuario con su entorno urbano, como los turísticos, de estancia de la tripulación, de restauración, comerciales, deportivos, de servicios, culturales, recreativos, feriales y de exposiciones.

3. Dentro de la zona de servicio portuaria, las zonas correspondientes a viales de acceso al puerto, viales interiores de libre acceso y cualquier zona donde no exista restricción para el acceso peatonal, así como las obras de defensa no utilizables, tienen la consideración de zonas de aprovechamiento público y gratuito. Estas zonas no están sujetas al impuesto de bienes inmuebles, de conformidad con la normativa reguladora de las finanzas locales.

#### **Artículo 12.** *Ordenación portuaria dentro de la zona de servicio.*

1. Corresponde a la Administración portuaria, en el ejercicio de sus potestades de administración y policía del espacio portuario, distribuir los siguientes ámbitos:

a) Los servicios, las actividades y las instalaciones sobre la superficie de agua.

b) Los servicios, las actividades y las instalaciones sobre la superficie de tierra que carezcan de componente edificatorio.

c) Las obras de infraestructura que no impliquen su modificación sustancial.

2. La distribución de los ámbitos portuarios a la que se refiere el apartado 1 debe reflejarse documentalmente de acuerdo con lo que se establezca por reglamento.

3. Deben establecerse por reglamento las condiciones de dimensionado y demás parámetros de la dotación de aparcamientos de acuerdo con la ordenación urbanística de la zona de servicio. Este dimensionado debe tener en cuenta la movilidad generada y su contribución a la sostenibilidad económica de la explotación portuaria.

4. La superficie máxima permitida para los usos previstos en la zona de servicio deben determinarse por reglamento.



### **Artículo 13.** *Coordinación con el planeamiento urbanístico.*

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general y derivado aprobados inicialmente que afecten a la zona litoral de Cataluña deben someterse a informe de la Administración portuaria en cuanto a las materias en las que tiene competencia, sin perjuicio de los demás informes exigibles.

2. El régimen jurídico aplicable a los informes a los que se refiere el apartado 1 es el que regula la legislación urbanística para las administraciones sectoriales que deben informar sobre los instrumentos de planeamiento.

### **Artículo 14.** *Plan director urbanístico portuario.*

1. La ordenación urbanística de la zona de servicio se realiza mediante la figura del plan director urbanístico portuario.

2. Los planes directores urbanísticos portuarios deben:

- a) Delimitar con precisión la zona de servicio, que puede tener carácter discontinuo.
- b) Calificar la zona de servicio portuaria como sistema general portuario.
- c) Establecer las determinaciones básicas relativas a la accesibilidad exterior e interior, y a la edificabilidad y la volumetría y sus usos, coherentemente con el modelo territorial y la estructura general y orgánica del municipio.

3. El plan director urbanístico portuario tiene naturaleza urbanística y también de plan portuario. En aquello que no regula de forma expresa la presente ley, le son de aplicación el régimen jurídico y las determinaciones de los planes directores urbanísticos, de conformidad con la normativa aplicable en materia de urbanismo.

4. El plan director urbanístico portuario se formula, se tramita y se aprueba de acuerdo con lo establecido por la legislación urbanística. En la tramitación del plan, este debe someterse al informe de la Administración general del Estado, en los términos establecidos por la legislación en materia de costas, y al trámite de evaluación ambiental propio de los planes directores urbanísticos, de acuerdo con lo establecido por la legislación sectorial aplicable.

5. Los planes directores urbanísticos portuarios deben contener, además de la documentación establecida por la legislación urbanística, los siguientes documentos:

- a) Los estudios técnicos justificativos, si procede.
- b) La memoria económica y social, que debe incluir un apartado sobre el impacto de género de las actuaciones.
- c) El documento en el que se determine la ordenación detallada del suelo, con especial mención a los usos admisibles en la zona de servicio con el nivel de detalle propio de un plan urbanístico derivado, así como la concreción de las características de las obras de urbanización.
- d) El documento en el que consten las comunicaciones terrestres necesarias para asegurar el acceso adecuado a la infraestructura y la conectividad con el resto del territorio.
- e) El estudio de evaluación de la movilidad generada, de acuerdo con su normativa reguladora.
- f) El informe de sostenibilidad ambiental, que debe tener en cuenta la evaluación ambiental del plan de puertos.
- g) Los demás documentos que se determinen por reglamento.

6. La aprobación de un plan director urbanístico portuario conlleva la declaración de utilidad pública, a efectos de la expropiación de los bienes y derechos de titularidad privada situados dentro de la zona de servicio, siempre que este plan director establezca el sistema de actuación por expropiación.



7. La Generalidad, aparte de los planes directores urbanísticos de cada uno de los puertos, puede promover planes directores urbanísticos para delimitar y ordenar aspectos concretos en un conjunto de puertos determinado.

**Artículo 15. Obras en la zona de servicio portuaria.**

1. Las obras vinculadas a los usos portuarios básicos que realicen la Administración portuaria y los particulares en la zona de servicio no sometidas a licencia o a cualquier otro acto de control preventivo municipal solo pueden ser suspendidas por los tribunales competentes. Las obras ordinarias y las actividades vinculadas a los usos portuarios complementarios están sometidas a control municipal.

2. Las demás obras que se realicen en la zona de servicio están sometidas a control municipal.

**TÍTULO II**

**Organización administrativa portuaria de la Generalidad**

**CAPÍTULO I**

**Organización**

**Artículo 16. Estructura administrativa.**

1. Las competencias en materia de puertos que corresponden a la Generalidad son ejercidas por el Gobierno, a través del departamento competente en materia de puertos y de la entidad Puertos de la Generalidad, de acuerdo con lo que establecen la presente ley y las normas reglamentarias que la desarrollen.

2. A efectos de la presente ley, son Administración portuaria el departamento competente en materia de puertos y la entidad Puertos de la Generalidad.

**Artículo 17. Órganos competentes.**

1. Corresponde al Gobierno definir la política portuaria mediante el establecimiento de los principios y objetivos del sistema portuario.

2. Corresponden al departamento competente en materia de puertos las siguientes funciones:

- a) Impulsar y desarrollar la política portuaria del Gobierno.
- b) Dirigir y coordinar el sistema portuario.
- c) Elaborar y aprobar la planificación estratégica de las infraestructuras portuarias.
- d) Llevar a cabo la ordenación general de las infraestructuras portuarias y elaborar la normativa necesaria para desplegarlas correctamente.
- e) Participar, con los trámites previos establecidos por la normativa aplicable, con los organismos de alcance supraautonómico que cumplen funciones relacionadas con las infraestructuras portuarias de titularidad estatal situadas en Cataluña.
- f) Aprobar definitivamente los proyectos y otorgar los contratos que conlleven la construcción de nuevas infraestructuras portuarias y de los proyectos de ampliación que conlleven la adscripción de nuevas superficies de dominio público marítimo-terrestre.
- g) Aprobar la forma concreta de gestión de cada una de las infraestructuras portuarias de la Generalidad.
- h) Llevar a cabo la inspección de las infraestructuras portuarias.
- i) Promocionar las infraestructuras y los servicios portuarios y realizar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria.

3. Corresponden a Puertos de la Generalidad las siguientes funciones:



a) Dirigir y administrar las infraestructuras portuarias que gestione directa o indirectamente, y la respectiva zona de servicio, incluidas las funciones administrativas relativas, entre otros, al otorgamiento de las concesiones y las autorizaciones oportunas y a la defensa del dominio público portuario.

b) Contratar las obras de construcción y conservación de las infraestructuras portuarias cuya gestión directa tiene encomendada.

c) Gestionar y percibir las tasas, los cánones y los precios públicos y privados en los términos que establece la presente ley.

d) Ordenar los usos dentro de las zonas portuarias y formular los instrumentos de planeamiento portuario establecidos por la presente ley que, de acuerdo con la planificación urbanística, prevean su desarrollo.

e) Facilitar a las empresas dedicadas al transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales el desarrollo de sus operaciones comerciales poniendo a su disposición los bienes, elementos y equipos existentes en las infraestructuras portuarias.

f) Ejercer, de acuerdo con la normativa aplicable, las funciones de policía y de coordinación de los servicios portuarios y de las actividades económicas en las infraestructuras portuarias.

g) Garantizar la prestación de los servicios portuarios específicos y desarrollar actividades económicas, en régimen de libre competencia, para satisfacer las necesidades de los usuarios de las infraestructuras portuarias.

h) Formular los planes de autoprotección de los puertos, conjuntamente con los municipios y de conformidad con la normativa sectorial aplicable.

i) Gestionar la señalización portuaria y otorgar las concesiones para la retirada de desechos de acuerdo con el Convenio internacional para prevenir la contaminación causada por buques, de 2 de noviembre de 1973, modificado por el Protocolo de Londres de 17 de febrero de 1978 (MARPOL 73/78).

j) Participar en el fomento del uso de las infraestructuras portuarias situadas en territorio de Cataluña, incidiendo directamente en las actividades económicas que puedan generar sinergias.

k) Garantizar la protección ambiental del dominio público portuario.

l) Realizar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria.

m) Cualquier otra función necesaria para facilitar el tráfico marítimo portuario y conseguir la rentabilidad y productividad de la explotación del dominio público portuario.

n) Cualquier otro cometido que le sea encargado por el departamento competente en materia de puertos.

## CAPÍTULO II

### Puertos de la Generalidad

#### SECCIÓN PRIMERA. NATURALEZA JURÍDICA

##### **Artículo 18.** *Naturaleza jurídica.*

**1.** Puertos de la Generalidad es una entidad de derecho público, de acuerdo con el artículo 1.b.1 del texto refundido de la Ley 4/1985, de 29 de marzo, del Estatuto de la empresa pública catalana, aprobado por el Decreto legislativo 2/2002, de 24 de diciembre, que tiene por finalidad gestionar las infraestructuras portuarias que son competencia de la Generalidad, en los términos establecidos por la presente ley y las normas que la desarrollan.

**2.** Puertos de la Generalidad está adscrita al departamento competente en materia de puertos y se rige por la legislación específica en materia de puertos y por sus estatutos; por las normas del derecho civil, mercantil y laboral; por la normativa reguladora de las empresas públicas de la Generalidad, y, en aquello que le sea de aplicación, por la normativa reguladora de las finanzas públicas y de patrimonio de la Generalidad.

**3.** Puertos de la Generalidad dispone de personalidad jurídica y patrimonio propios, autonomía administrativa y económica y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de las funciones establecidas por el artículo 17.3. Como regla general, somete sus actividades al derecho privado, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuye, como, entre otras, las relativas al régimen de contratación pública, la potestad sancionadora y sus relaciones con los departamentos de la Generalidad y con otras administraciones y entes públicos.



4. Puertos de la Generalidad puede adquirir, de acuerdo con las normas por las que se rige, incluso como beneficiario de expropiación forzosa, poseer, reivindicar, permutar, gravar o enajenar toda clase de bienes y derechos, concertar créditos, suscribir contratos, establecer y explotar obras y servicios, obligarse, interponer recursos, ejercer acciones judiciales y ejecutar las actividades reguladas por las leyes.

## SECCIÓN SEGUNDA. ORGANIZACIÓN

### **Artículo 19. Órganos.**

1. Los órganos de gobierno de Puertos de la Generalidad son la presidencia y el Comité Ejecutivo.
2. El órgano de gestión de Puertos de la Generalidad es la Dirección General.

### **Artículo 20. Presidencia.**

1. El presidente y el vicepresidente de Puertos de la Generalidad son nombrados por el Gobierno, a propuesta del consejero competente en materia de puertos.

2. El vicepresidente del Comité Ejecutivo de Puertos de la Generalidad sustituye al presidente en caso de vacante, ausencia o enfermedad y ejerce las funciones que le encarga o delega el presidente.

3. El presidente de Puertos de la Generalidad es asimismo presidente del Comité Ejecutivo, y le corresponden las siguientes funciones:

- a) Ejercer la representación de Puertos de la Generalidad y del Comité Ejecutivo.
- b) Convocar las reuniones del Comité Ejecutivo, con la fijación del lugar, la fecha, la hora y el orden del día.
- c) Presidir y dirigir las sesiones del Comité Ejecutivo y dirimir los empates con su voto de calidad.
- d) Autorizar con su firma el acta de sesiones y de certificaciones.
- e) Actuar como órgano de contratación de Puertos de la Generalidad y ejercer las funciones que le son propias.
- f) Suscribir convenios y acordar el ejercicio de las acciones y los recursos que corresponden a la entidad en defensa de sus intereses ante las administraciones públicas y los tribunales de justicia.
- g) Las demás funciones que pueda delegarle el Comité Ejecutivo.
- h) Cualquier otra función que no sea asignada por la presente ley a los demás órganos de la entidad.

4. El presidente de Puertos de la Generalidad puede delegar sus funciones en el vicepresidente o en el director general.

### **Artículo 21. Comité Ejecutivo.**

1. El Comité Ejecutivo es el órgano rector colegiado de Puertos de la Generalidad, y está constituido por los siguientes miembros:

- a) El presidente.
- b) El vicepresidente.
- c) El director general, con voz y sin voto.
- d) Un número de vocales que debe determinar el Gobierno, entre los cuales debe haber necesariamente personas en representación de la Administración de la Generalidad, de las administraciones locales y de las entidades cuya actividad esté relacionada con las competencias de Puertos de la Generalidad.

2. Las personas que representan a las administraciones locales deben ser como mínimo dos, en representación de los municipios en cuyo término municipal se halle un puerto gestionado por Puertos de la Generalidad.



3. La composición del Comité Ejecutivo debe responder a criterios de representación equilibrada de mujeres y hombres con relación a las personas que no sean miembros del mismo por razón del cargo.

4. A las reuniones del Comité Ejecutivo asiste un secretario, con voz y sin voto, designado por el presidente.

5. Si el orden del día de la sesión incluye la consideración específica de una cuestión que pueda afectar a un colectivo determinado, deben consultarse las entidades más representativas de dicho colectivo.

6. Corresponde al Comité Ejecutivo:

a) Fijar las directrices generales de actuación de la entidad, de conformidad con los objetivos generales de política portuaria del Gobierno de la Generalidad.

b) Aprobar el anteproyecto de programa de actuación, de inversiones y de financiación de Puertos de la Generalidad correspondiente al siguiente ejercicio.

c) Aprobar el anteproyecto de presupuesto de explotación y de capital de la entidad, el balance anual y la memoria de Puertos de la Generalidad.

d) Proponer al presidente la licitación de los contratos.

e) Autorizar la inscripción en el censo de Puertos de la Generalidad de las empresas consignatarias, de las empresas de estiba y de las comercializadoras de pescado, teniendo en cuenta el censo actual.

f) Aprobar la plantilla y el régimen retributivo del personal.

g) Acordar la constitución de consorcios, previa autorización del Gobierno de la Generalidad.

h) Otorgar los títulos habilitantes correspondientes para la ocupación de superficie de dominio público en las zonas de servicio portuarias y para el derecho de utilización de las instalaciones, y proceder a la modificación, el rescate, la reversión y la caducidad o la extinción de estos títulos, de acuerdo con los pliegos de condiciones generales aprobados por el departamento competente en materia de puertos.

i) Aprobar provisionalmente, de acuerdo con la normativa urbanística aplicable, los proyectos de obras que ejecute Puertos de la Generalidad.

j) Adoptar acuerdos en materia de tributos portuarios y precios privados.

k) Proponer al departamento competente en materia de puertos la aprobación de nuevas normas relativas a los servicios portuarios.

l) Emitir un informe sobre las normas generales relativas a los servicios portuarios.

m) Formular y proponer al consejero competente en materia de puertos, previo informe municipal, la aprobación del plan de delimitación de la zona de servicio portuaria y, si procede, el plan director urbanístico portuario.

n) Ejercer la potestad de policía que sea necesaria para el cumplimiento de sus fines y controlar, en la operativa portuaria que es competencia de la Generalidad, el cumplimiento de los reglamentos de mercancías peligrosas, los de seguridad e higiene y los de los sistemas de seguridad y contra incendios, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros departamentos de la Generalidad.

7. El Comité Ejecutivo puede delegar en el director general y en el presidente las funciones que tiene atribuidas, salvo aquellas que por ley sean indelegables.

8. El Comité Ejecutivo se reúne en sesiones ordinarias con una periodicidad trimestral. También puede reunirse en sesiones extraordinarias siempre que lo acuerde el presidente o a petición de, por lo menos, una tercera parte de sus miembros.

#### **Artículo 22. Dirección General.**

1. La Dirección General lleva a cabo la gestión ordinaria de Puertos de la Generalidad, bajo la dirección de la presidencia y del Comité Ejecutivo.

2. El director general es nombrado por el consejero competente en materia de puertos, a propuesta de la presidencia de Puertos de la Generalidad.



3. Corresponde al director general el ejercicio de las siguientes funciones:

- a) Gestionar y dirigir Puertos de la Generalidad en los aspectos administrativos y técnicos.
- b) Dirigir los recursos humanos y organizar el funcionamiento interno de Puertos de la Generalidad y ejecutar los acuerdos del Comité Ejecutivo en esta materia.
- c) Gestionar los recursos económicos y ordenar los gastos y los pagos, dentro de los límites establecidos por el Comité Ejecutivo.
- d) Proponer al Comité Ejecutivo la aprobación de la plantilla y el régimen retributivo del personal.
- e) Aprobar en los aspectos técnicos los proyectos de obras.
- f) Proponer al presidente, a petición del Comité Ejecutivo, la formalización de contratos y de convenios.
- g) Elaborar y presentar al Comité Ejecutivo el anteproyecto de presupuesto de explotación y de capital, las cuentas y la memoria anual de Puertos de la Generalidad.
- h) Elaborar y presentar al Comité Ejecutivo el anteproyecto de programa de actuación, inversión y financiación.
- i) Elaborar y proponer al Comité Ejecutivo las normas generales de los servicios portuarios.
- j) Proponer al Comité Ejecutivo la constitución de consorcios.
- k) Impulsar los expedientes sancionadores que en el ámbito de Puertos de la Generalidad puedan tramitarse y elevar la correspondiente propuesta de resolución a los órganos competentes para imponer sanciones.
- l) Ejercer las facultades que le sean delegadas por el Comité Ejecutivo y por la presidencia.

### SECCIÓN TERCERA. RÉGIMEN ECONÓMICO

#### **Artículo 23. Recursos.**

1. Los recursos económicos de Puertos de la Generalidad están constituidos por:

- a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los recursos procedentes de la enajenación de sus activos.
- b) Los tributos portuarios.
- c) Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.
- d) Las ayudas y subvenciones de cualquier procedencia.
- e) Los recursos procedentes de los créditos, préstamos y otras operaciones financieras que pueda concertar.
- f) El producto de la aplicación del régimen sancionador establecido por la presente ley.
- g) Las donaciones, los legados y otras aportaciones de particulares o entidades privadas.
- h) El importe de las penalizaciones contractuales, las multas coercitivas, las garantías adquiridas por prescripción o confiscación y cualquier otra prestación patrimonial de carácter público adquirida en el ejercicio de sus funciones.
- i) Cualquier otro recurso que le sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

2. Los recursos de la entidad tienen carácter finalista, ya que se destinan a la consecución de sus objetivos y, por tanto, a la autofinanciación del sistema portuario.

#### **Artículo 24. Régimen presupuestario y de contabilidad.**

1. El presupuesto de la entidad es anual y está sujeto a las disposiciones sobre presupuestos de las entidades de derecho público que deben ajustar su actividad al ordenamiento jurídico privado, de acuerdo con lo dispuesto por la normativa reguladora de las empresas públicas de la Generalidad.

2. La entidad ordena su contabilidad de acuerdo con el plan general de contabilidad y queda sometida al control financiero mediante auditorías, de acuerdo con lo que dispone la normativa reguladora de las finanzas públicas de Cataluña.



## SECCIÓN CUARTA. RÉGIMEN JURÍDICO

### **Artículo 25. Contratación.**

La contratación de Puertos de la Generalidad se rige por la normativa aplicable al sector público y debe garantizar los principios de publicidad, libre concurrencia, transparencia, igualdad y no discriminación.

### **Artículo 26. Personal.**

1. Las relaciones entre Puertos de la Generalidad y su personal se rigen por el derecho laboral.
2. La selección del personal de Puertos de la Generalidad debe realizarse dentro de los límites presupuestarios, de acuerdo con los principios de igualdad, incluida la igualdad de oportunidades de mujeres y hombres, mérito y capacidad, mediante procedimientos que garanticen la publicidad y la concurrencia.
3. Debe velarse por garantizar la eliminación de estereotipos de género con relación a la promoción y la atribución de tareas laborales.

### **Artículo 27. Régimen patrimonial.**

1. El patrimonio de Puertos de la Generalidad está constituido por el conjunto de sus bienes y derechos, cualquiera que sea su naturaleza y sea cual sea el título de adquisición o aquel en virtud del cual le hayan sido atribuidos.

2. La gestión y la administración de los bienes y derechos patrimoniales de Puertos de la Generalidad, así como los del patrimonio de la Generalidad que le sean adscritos para el cumplimiento de sus finalidades, debe ajustarse a la legislación portuaria, a lo dispuesto para este tipo de entidades por la normativa reguladora de las entidades que integran el sector público de la Generalidad y, en aquello que le sea aplicable, a la normativa reguladora del patrimonio de la Generalidad y a los preceptos de carácter básico de la legislación estatal reguladora del patrimonio de todas las administraciones públicas. Las normas generales de derecho administrativo y, en su defecto, las de derecho privado, deben aplicarse como derecho supletorio.

### **Artículo 28. Recursos y reclamaciones administrativas.**

1. Los actos administrativos adoptados por los órganos de Puertos de la Generalidad pueden ser revisados y recurridos de conformidad con lo establecido por la legislación sobre régimen jurídico del sector público, de procedimiento de las administraciones públicas y de contratos del sector público.
2. Los actos y las actuaciones de aplicación de los tributos portuarios y los actos de imposición de sanciones tributarias pueden ser revisados y recurridos de conformidad con la legislación tributaria.
3. El presidente de Puertos de la Generalidad tiene la condición de órgano jerárquicamente superior del Comité Ejecutivo y de la Dirección General, y sus resoluciones agotan la vía administrativa.

## CAPÍTULO III

### **Consejo de Puertos**

#### **Artículo 29. Consejo de Puertos.**

1. Se crea el Consejo de Puertos, como órgano de consulta y asesoramiento en materia portuaria, a fin de cooperar en la consecución de los objetivos que le son propios.
2. El Consejo de Puertos funciona en Pleno, en comisiones, entre las cuales debe crear una comisión de innovación, y en grupos de trabajo.



3. El Consejo de Puertos queda adscrito al departamento competente en materia de puertos.

**Artículo 30.** *Composición y régimen de funcionamiento.*

1. El Consejo de Puertos está integrado por personas en representación de las administraciones competentes en la materia y de todos los sectores interesados en el ámbito portuario: representantes de la Administración local, del sector pesquero, del sector náutico-deportivo, del sector del transporte de viajeros, del sector de actividades económicas, del sector del transporte de mercancías, de los cuerpos de seguridad y salvamento marítimo, de los trabajadores, de los colectivos ecologistas y de todas las personas que representen intereses legítimos de los colectivos afectados, en los términos que se determinen por reglamento.

2. La representación de cada entidad en el Consejo de Puertos corresponde al vocal nombrado, sin que pueda designarse ningún suplente. Sin embargo, los miembros del Consejo de Puertos pueden delegar en otro miembro del consejo su representación y sus votos para una sesión concreta.

3. El Consejo de Puertos debe reunirse en sesión ordinaria por lo menos dos veces al año, y en tantas sesiones extraordinarias como sea necesario, a propuesta de la presidencia o de un tercio de sus miembros.

4. El funcionamiento del Consejo de Puertos se rige por las normas aplicables a los órganos colegiados de la Generalidad.

**Artículo 31.** *Funciones.*

Corresponden al Consejo de Puertos las siguientes funciones:

- a) Actuar como órgano permanente de consulta entre el sector y la Administración portuaria.
- b) Emitir un informe sobre los proyectos de disposiciones generales que se dicten en desarrollo de la presente ley.
- c) Colaborar con la Administración portuaria para conseguir la mejora progresiva del sistema portuario.
- d) Presentar a la Administración portuaria las propuestas y sugerencias que considere adecuadas para mejorar el sector portuario en Cataluña.
- e) Cualquier otra función que pueda serle atribuida de acuerdo con la legislación vigente.

**Artículo 32.** *Consejos portuarios.*

1. La Administración portuaria puede constituir, en cada una de las infraestructuras portuarias del sistema portuario de Cataluña, un consejo portuario, que debe actuar como órgano consultivo en el ámbito del puerto correspondiente.

2. La composición, las competencias y el régimen de funcionamiento de los consejos portuarios deben regularse por el reglamento que establezca su creación.

### TÍTULO III

#### Régimen demanial y contractual

#### CAPÍTULO I

#### Régimen jurídico del dominio público portuario

**Artículo 33.** *Concepto de dominio público portuario.*

1. El dominio público portuario está constituido por las superficies de agua, los terrenos, los bienes y los derechos de titularidad de la Administración portuaria y afectados a los servicios y usos portuarios y, en particular:



a) Las superficies de agua, los terrenos, las obras y las instalaciones fijas traspasados a la Generalidad mediante el Real decreto 2876/1980, de 12 de diciembre.

b) Las obras y las instalaciones fijas que la Administración portuaria realice sobre el dominio público portuario y sobre el dominio público marítimo-terrestre adscrito, así como los terrenos, las obras y las instalaciones fijas que adquiera conforme a derecho, y las obras y las instalaciones fijas de ayuda a la navegación cuya construcción y conservación se realice con cargo a recursos propios.

c) Las obras y las instalaciones fijas construidas por los concesionarios sobre el dominio público portuario y sobre bienes de dominio público marítimo-terrestre adscrito, así como los terrenos, las obras y las instalaciones fijas adquiridos para ser anexionados a dichos dominios, cuando reviertan a la Administración portuaria. Hasta que se produzca la reversión, y sin perjuicio de su naturaleza y titularidad, quedan sometidos a las potestades propias del dominio público portuario en aquello que les sea de aplicación.

d) Los terrenos, las obras y las instalaciones adscritos o que en el futuro se adscriban a la Generalidad para usos portuarios.

**2.** Los bienes de dominio público portuario son imprescriptibles, inalienables e inembargables.

**3.** La inscripción en el Registro de la Propiedad del dominio público portuario y de los derechos otorgados sobre ese dominio, así como la cancelación de los respectivos asentamientos, deben realizarse de acuerdo con la legislación hipotecaria.

#### **Artículo 34.** *Delimitación e investigación.*

**1.** La Administración portuaria puede delimitar los bienes de dominio público portuario respecto a otros que pertenezcan a terceras personas cuando los límites sean imprecisos o existan indicios de usurpación.

**2.** Una vez iniciado el procedimiento de delimitación, y mientras dure su tramitación, no puede promoverse ningún procedimiento judicial con la misma pretensión.

**3.** La Administración portuaria tiene la facultad de investigar la situación de los bienes y derechos que presuma que pertenecen al dominio público portuario, para determinar su titularidad y de acuerdo con las normas de procedimiento aplicables.

**4.** En la tramitación del procedimiento de delimitación, la Administración portuaria debe requerir el informe del municipio donde se ubiquen los bienes y derechos del dominio público portuario afectados por la delimitación.

#### **Artículo 35.** *Técnicas de garantía de la integridad del dominio público portuario.*

**1.** En las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad no son de aplicación las limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre establecidas por la legislación de costas.

**2.** La Administración portuaria puede recuperar por sí misma y en cualquier momento la posesión de los bienes de dominio público portuario. En el procedimiento de recuperación debe requerir el informe del municipio donde se ubiquen los bienes.

**3.** La Administración portuaria puede recuperar en vía administrativa la posesión de los bienes de dominio público portuario, cuando decaigan o desaparezcan el título, las condiciones o las circunstancias que legitimaban la ocupación por parte de terceros.

## CAPÍTULO II

### **Normas comunes sobre utilización del sistema portuario**

#### SECCIÓN PRIMERA. PRINCIPIOS GENERALES DE LA UTILIZACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO



**Artículo 36. Régimen de utilización del sistema portuario.**

1. La utilización del sistema portuario debe realizarse con sujeción a criterios de racionalidad, rentabilidad, eficiencia y sostenibilidad, previo otorgamiento, si procede, del correspondiente título habilitante, por parte de la Administración portuaria, cuando la utilización del sistema portuario requiera o conlleve exclusividad, intensidad, peligrosidad, rentabilidad económica o la ejecución de obras o instalaciones.

2. Son títulos habilitantes, de acuerdo con la presente ley, la autorización y la concesión demanial, la autorización para la prestación de servicios específicos, la licencia, la comunicación de actividades, las declaraciones responsables y comunicaciones previas, y los contratos para la construcción de obras portuarias o de concesión de servicios de las infraestructuras portuarias sujetos a la normativa reguladora de los contratos del sector público.

3. Los títulos que habilitan para la ocupación o utilización del sistema portuario tienen carácter temporal y no eximen a las personas titulares de obtener los permisos, las licencias, las autorizaciones y otros títulos habilitantes que sean exigidos por otras disposiciones legales. Sin embargo, cuando estos se obtengan antes del título administrativo exigible de acuerdo con la presente ley, su eficacia queda demorada hasta el otorgamiento del título.

4. Si la ocupación o la utilización del sistema portuario deriva de un contrato, la habilitación se entiende otorgada implícitamente en el mismo. Sin embargo, los títulos destinados a la prestación de un servicio que implican ocupación demanial deben cumplir, además de las condiciones derivadas de la prestación del servicio, las obligaciones y condiciones que conlleva la ocupación de un bien demanial.

5. La obtención de cualquiera de los títulos no atribuye al titular facultades de tutela o policía sobre el dominio público portuario, salvo que se haga constar expresamente en el título habilitante qué facultades se le delegan. Asimismo, la obtención de un título no implica en ningún caso la transmisión de las facultades dominicales de la Administración portuaria, ni la asunción por parte de esta de responsabilidad de ningún tipo respecto al titular del derecho a la ocupación o a terceras personas.

6. La ocupación y la utilización del sistema portuario en virtud de uno de los títulos establecidos por la presente ley implica la obligación de utilizar y conservar los bienes de conformidad con lo que, en cada momento y según el progreso de la ciencia, disponga la normativa técnica, medioambiental, de accesibilidad, de supresión de barreras arquitectónicas y de seguridad que resulte de aplicación. El titular es responsable de los daños y perjuicios que puedan ocasionar las obras, los servicios y las actividades al dominio público y al privado.

7. Los titulares habilitados están obligados a suscribir y mantener una póliza de seguro que cubra los riesgos de daños a terceros y los supuestos de incendio, entre otros.

8. Las funciones de coordinación de actividades empresariales corresponden a Puertos de la Generalidad, si el sistema portuario se gestiona directamente, y a la persona física o jurídica encargada de gestionarlo, si se acuerda su gestión indirecta, de acuerdo con la normativa en materia de prevención de riesgos laborales.

## SECCIÓN SEGUNDA. CAMBIO CLIMÁTICO

**Artículo 37. Medidas para la adaptación de las infraestructuras portuarias y para la mitigación de los efectos del cambio climático.**

1. La Administración portuaria, en caso de que, en coordinación con la administración competente en materia de cambio climático, realice una diagnosis sobre los efectos del cambio climático en el sistema portuario, puede requerir a los gestores de las infraestructuras portuarias que evalúen cuáles son dichos efectos en la infraestructura, los servicios y las operaciones portuarias.



2. La Administración portuaria, de acuerdo con la normativa en materia de cambio climático, debe requerir a los gestores de las infraestructuras portuarias que elaboren estudios técnicos sobre el cambio del clima marítimo y su efecto en las infraestructuras, los servicios y las operaciones portuarias.

3. Si de los estudios a los que se refiere el apartado 2 se deriva la necesidad de efectuar obras o actuaciones esenciales para garantizar la seguridad de la infraestructura, los servicios y las operaciones no previstas en el título o contrato concesional original, el departamento competente en materia de puertos debe exigir a la empresa concesionaria su ejecución, con el correspondiente reequilibrio económico, si procede, de acuerdo con la inversión prevista.

4. En caso de que la empresa concesionaria no realice las obras o actuaciones que se consideren esenciales para la seguridad de la infraestructura, la Administración portuaria debe extinguir anticipadamente el título o el contrato, con los efectos establecidos por la normativa aplicable en cada caso.

### CAPÍTULO III

#### Títulos demaniales

#### SECCIÓN PRIMERA. NORMAS COMUNES PARA LA TRAMITACIÓN, FORMALIZACIÓN, MODIFICACIÓN, UNIFICACIÓN Y EXTINCIÓN DE TÍTULOS

##### **Artículo 38. Procedimiento de otorgamiento.**

1. Los títulos se otorgan a solicitud de la persona interesada o en virtud del procedimiento iniciado de oficio por la Administración portuaria.

2. La persona interesada en obtener un título debe dirigir, si procede, una solicitud a la Administración portuaria en la forma establecida por la legislación sobre el procedimiento administrativo común, acompañada de la documentación que se determine por reglamento.

3. En caso de inicio a solicitud de la persona interesada, el procedimiento para otorgar el título habilitante de autorización o de concesión debe resolverse y notificarse a la persona interesada en el plazo de seis meses. El vencimiento del plazo establecido para dictar y notificar la resolución expresa determina la desestimación de la petición.

4. La Administración portuaria puede convocar concursos para otorgar los títulos habilitantes.

##### **Artículo 39. Formalización.**

1. El título debe formalizarse en documento administrativo, en el cual deben constar, por lo menos:

- a) La identidad y el domicilio de la persona titular y de la persona que la represente.
- b) El objeto.
- c) La superficie de dominio público portuario afectada, si procede.
- d) Las condiciones específicas de prestación del servicio y las obligaciones que deben cumplirse ante la Administración.
- e) El régimen económico al que queda sujeto.
- f) Los seguros y el depósito que deben constituirse.
- g) Las instalaciones desmontables autorizadas, si procede.
- h) Las obras y las instalaciones fijas o no desmontables autorizadas, con referencia al respectivo proyecto, y el plazo de inicio y finalización de las mismas.
  - i) Las tarifas o los precios máximos que pueden percibirse del público y los criterios para su actualización, si procede.
  - j) La facultad de la persona titular de impedir el uso de los bienes a los usuarios que no abonen la correspondiente tarifa, si procede.



k) La facultad de cesión total o parcial de la explotación, formalizada de acuerdo con la normativa aplicable.

l) Las facultades de policía que se delegan en la persona que posea el título correspondiente o el régimen de colaboración en las tareas de seguridad del puerto y salvamento, entre otros, si procede.

m) El plan o los planes que debe elaborar preceptivamente la persona titular, incluido el plan de negocio, y el plazo de presentación a la Administración portuaria.

n) Las condiciones de protección del medio ambiente.

o) La asunción de los gastos de conservación y mantenimiento.

p) El compromiso de utilizar el bien según su naturaleza y de entregarlo en el estado en que se reciba.

q) El compromiso de obtención previa de las licencias y los permisos exigidos por otras administraciones públicas.

r) La reserva de la Administración portuaria de inspeccionar los bienes afectados.

s) El plazo de vigencia y las condiciones para su ampliación.

t) Las causas de extinción.

u) Los efectos de la extinción del título.

**2.** El título produce, con carácter general, efectos a partir de la fecha de notificación del otorgamiento, salvo que se disponga lo contrario.

#### **Artículo 40.** *Modificación de los títulos habilitantes.*

**1.** Los títulos habilitantes pueden modificarse en los siguientes casos:

a) Si se han alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento.

b) Por fuerza mayor.

c) Si lo exige su adecuación a los correspondientes planes o normas.

d) Por mutuo acuerdo entre la Administración portuaria y la persona titular, siempre que no conlleve una alteración sustancial del contenido, en los términos que se establezcan por reglamento.

e) Si es necesario para asegurar la correcta prestación del servicio.

**2.** En el caso de las autorizaciones, la modificación no puede provocar la división, la agrupación o la segregación de la superficie de dominio público que haya sido objeto de las mismas.

#### **Artículo 41.** *Unificación de los títulos habilitantes.*

**1.** La persona titular de dos o más títulos habilitantes puede solicitar a la Administración portuaria que se le unifiquen en uno solo, siempre que las instalaciones sean contiguas o estén unidas por una instalación común.

**2.** La Administración portuaria puede autorizar la unificación en el supuesto de que los títulos unificables puedan formar una unidad de explotación que conlleve una mejora en la gestión del sistema portuario. A tal efecto, se entiende que puede existir unidad de explotación si se lleva a cabo la misma actividad y si se dispone o se puede disponer de elementos comunes necesarios para su correcta explotación, de forma que la explotación conjunta sea más eficiente que la explotación independiente.

**3.** El plazo del título unificado resultante no puede ser superior al de la media aritmética de los plazos pendientes de cada uno de los anteriores, ponderado, a criterio de la Administración portuaria, por su superficie, el volumen de negocio y de inversión pendiente de amortizar, con la correspondiente actualización.

**4.** El procedimiento debe resolverse y notificarse a la persona interesada en el plazo de seis meses. El vencimiento del plazo establecido para dictar y notificar la resolución expresa determina la desestimación de la petición.

#### **Artículo 42.** *Extinción.*

**1.** El título habilitante se extingue en los siguientes supuestos:



- a) El vencimiento del plazo de otorgamiento.
- b) La revisión de oficio en los casos establecidos legalmente.
- c) La revocación y la caducidad en los supuestos establecidos por la presente ley.
- d) El mutuo acuerdo entre la Administración portuaria y la persona titular, que solo puede producirse si no concurre otra causa de extinción imputable a la persona titular y siempre que no existan razones de interés público que hagan necesario o conveniente el mantenimiento del título.
- e) La desafectación del bien de dominio público.
- f) La incapacidad sobrevenida de la persona titular.
- g) La disolución o extinción de la persona jurídica o de la entidad sin personalidad jurídica que sea titular del mismo.
- h) La desaparición del bien o el agotamiento de la posibilidad de aprovechamiento del mismo.
- i) La renuncia de la persona titular aceptada por la Administración portuaria, siempre que no tenga incidencia negativa en el dominio público o su utilización y no cause perjuicios a terceras personas.
- j) La expropiación forzosa del derecho amparado por el título.
- k) La anulación mediante resolución judicial firme.

## 2. La revocación del título habilitante es procedente en los siguientes casos:

- a) Si dificulta el correcto desarrollo de las operaciones portuarias.
- b) Si impide la ocupación o utilización del dominio público portuario para otras finalidades de interés portuario mayor.
- c) Si resulta opuesto de forma sobrevenida a la ordenación sectorial y urbanística de la zona de servicio portuaria, a proyectos de obras autorizados por la Administración portuaria o a normas jurídicas y no es posible corregir esta circunstancia mediante la modificación del título.
- d) Si se han alterado los supuestos o las condiciones físicas existentes en el momento del otorgamiento o en supuestos de fuerza mayor cuando, en ambos casos, no sea posible modificar el título.

## 3. El título habilitante puede ser declarado caducado si se incumple cualquiera de sus condiciones esenciales y, singularmente, si concurren las siguientes circunstancias:

- a) El impago, en la forma y los supuestos establecidos por reglamento, de los tributos portuarios legalmente exigibles.
- b) La declaración de concurso o la declaración de insolvencia en cualquier otro procedimiento.
- c) La no iniciación, la paralización o la no finalización de las instalaciones u obras injustificadamente durante el plazo que se fije en las condiciones del título.
- d) La alteración del destino de los bienes afectados.
- e) La falta de utilización, durante un período de tres años o superior a la mitad del plazo otorgado, si este segundo fuese inferior, de los bienes de dominio público, salvo que obedezca a justa causa.
- f) La modificación o ampliación de las instalaciones u obras durante la vigencia del título, sin la previa autorización de la Administración portuaria.
- g) La falta de constitución o de renovación de los seguros exigibles.
- h) La falta de reposición, sustitución o complemento de la garantía exigible, previo requerimiento de la Administración portuaria.
- i) La ocupación o utilización de superficie de dominio público no autorizada.
- j) Cualquier otro incumplimiento grave de las obligaciones establecidas por la presente ley o contenidas en el título.

### **Artículo 43. Procedimiento y efectos de la extinción.**

1. La extinción del título debe realizarse de conformidad con el procedimiento que se establezca por reglamento.

2. La extinción del título se produce siempre sin perjuicio de terceras personas ni del interés público. La Administración portuaria puede imponer las condiciones adecuadas para evitar tales perjuicios. La persona titular



del derecho está obligada al cumplimiento de las prescripciones que se establezcan y que pueden exigirse de acuerdo con la normativa general de procedimiento administrativo, incluida la imposición de multas coercitivas.

3. Extinguido el título, la Administración portuaria no asume ningún tipo de obligación económica, laboral, de seguridad social o fiscal de la persona titular de la actividad afectada. La persona interesada tiene derecho a retirar todos los materiales, instalaciones, equipos y utensilios de su propiedad y tiene la obligación de hacerlo en la forma y el plazo que sean establecidos por la Administración portuaria.

4. La extinción conlleva la resolución, desde la misma fecha, de los contratos de suministro de energía eléctrica, agua, gas, telecomunicaciones y cualquier otro servicio o suministro en red.

5. No es procedente indemnización alguna si la revocación o la anulación del título obedece a causas imputables a la persona interesada.

6. La extinción del título conlleva la reversión a la Administración portuaria de las obras e instalaciones existentes o que hayan sido construidas en el dominio público y que sean susceptibles de explotación futura, según resulte del mismo título y en los términos fijados por reglamento.

## SECCIÓN SEGUNDA. GARANTÍAS PARA LAS AUTORIZACIONES Y CONCESIONES DEMANIALES

### **Artículo 44.** *Garantía provisional.*

1. Las personas interesadas en utilizar u ocupar el dominio público portuario deben constituir ante la Administración portuaria una garantía provisional.

2. La cuantía de la garantía provisional es el 2% del valor de las obras e instalaciones fijas o desmontables que la persona interesada tenga proyectado llevar a cabo en el dominio público portuario.

### **Artículo 45.** *Garantía definitiva.*

1. En los quince días siguientes a la notificación del otorgamiento del título habilitante debe constituirse una garantía definitiva ante la Administración portuaria.

2. La cuantía de la garantía definitiva se fija en un porcentaje situado entre el 5% y el 30% del más alto de los siguientes valores:

a) El de la base imponible de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.

b) El de las obras e instalaciones fijas o desmontables que deban realizarse en el dominio público portuario.

3. A falta de los valores a los que se refiere el apartado 2, la cuantía de la garantía definitiva es fijada por la Administración portuaria, motivadamente, en función de las circunstancias concurrentes en cada caso. No pueden formalizarse los títulos habilitantes sin la previa constitución de la garantía definitiva.

4. La garantía definitiva responde de los siguientes conceptos:

a) El importe de las sanciones y multas coercitivas impuestas al titular.

b) El importe de los tributos portuarios legalmente exigibles.

c) El importe de los daños y perjuicios causados por el titular en el dominio público portuario no cubiertos por los seguros obligatorios.

d) El coste de conservación de las obras, instalaciones y terrenos concedidos.

e) El coste de reparación o del levantamiento y la retirada, parcial o total, de las obras y de las instalaciones fijas o desmontables.

**Artículo 46. Constitución de las garantías.**

Las garantías provisional y definitiva deben constituirse en la forma establecida por la normativa aplicable a la Administración de la Generalidad.

**Artículo 47. Devolución de las garantías.**

1. La devolución de la garantía provisional es procedente si el solicitante no resulta finalmente titular o si se constituye la garantía definitiva.

2. La devolución de la garantía definitiva es procedente tras la extinción del título, si no quedan responsabilidades de las cuales deba responder la garantía y siempre que se haya constituido el depósito legalmente exigible en cuantía suficiente.

3. En caso de transmisión de la concesión, no es procedente la devolución o cancelación de la garantía definitiva prestada por el titular anterior hasta que esté formalmente constituida la del nuevo titular.

4. El derecho a la devolución de las garantías constituidas prescribe en los términos establecidos por la normativa en materia de finanzas públicas de Cataluña.

**Artículo 48. Confiscación de las garantías.**

1. Es procedente la confiscación de la garantía provisional si la persona interesada desiste o renuncia injustificadamente a su solicitud o proposición antes del otorgamiento o la formalización del título habilitante.

2. Es procedente la confiscación de la garantía definitiva si el título habilitante se extingue por caducidad o renuncia.

**SECCIÓN TERCERA. AUTORIZACIÓN****Artículo 49. Objeto de la autorización.**

La autorización es el título administrativo que permite:

- a) La utilización temporal del dominio público portuario en el caso de buques, embarcaciones, pasajeros, vehículos, mercancías y productos de la pesca.
- b) La ocupación del dominio público portuario con instalaciones desmontables o con bienes muebles.
- c) Cualquier otra forma de utilización u ocupación del dominio público portuario que no requiera obras ni instalaciones, pero en la que concurran circunstancias especiales de intensidad, peligrosidad o rentabilidad y cuya duración no exceda los cuatro años, de conformidad con lo que se determine por reglamento.

**Artículo 50. Duración y características de la autorización.**

1. La autorización demanial puede concederse por un plazo no superior a cuatro años, con carácter improrrogable.

2. La autorización demanial no es susceptible de negocios jurídicos por actos entre vivos o por causa de muerte ni de inscripción en el Registro de la Propiedad.

3. En caso de que la ocupación del dominio público lleve causa de la prestación de un servicio portuario específico, el plazo de la ocupación debe ser el mismo que el que quede de la autorización del servicio.



## SECCIÓN CUARTA. CONCESIÓN DEMANIAL

### **Artículo 51.** *Objeto de la concesión.*

La concesión es el título administrativo que permite:

- a) La ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones fijas o no desmontables.
- b) Cualquier otra forma de utilización u ocupación del dominio público portuario por un plazo superior a cuatro años.

### **Artículo 52.** *Duración de la concesión.*

1. El plazo de la concesión es el que se determina en el correspondiente título habilitante, en el cual debe constar su duración y, si procede, la posibilidad de prórroga.

2. El plazo de la concesión no puede exceder los veinticinco años, salvo en el supuesto de que deban realizarse obras de singular importancia, en cuyo caso puede alcanzar hasta los cincuenta años. En cualquier caso, en la fijación del plazo de cada concesión debe tenerse en cuenta la inversión a realizar, el período de amortización, el plazo de ejecución de las obras e instalaciones que el titular concesional se compromete a realizar y el impacto económico previsible sobre la explotación portuaria.

### **Artículo 53.** *Prórroga del plazo de la concesión.*

1. El plazo de una concesión es improrrogable, excepto en los siguientes supuestos:

a) Si en el título de otorgamiento se ha previsto la posibilidad de prórroga. En cualquier caso, esta prórroga debe vincularse con la realización de inversiones adicionales.

b) Si, no habiéndose previsto en el título de otorgamiento la posibilidad de prórroga, el titular concesional se obliga a efectuar una inversión relevante no prevista en la concesión originaria que, a juicio de la Administración portuaria, es de interés para mejorar la eficiencia o la calidad ambiental de las operaciones portuarias, siempre que sea superior al 40% del valor actualizado de la inversión ejecutada al amparo del título concesional vigente.

c) Si la concesión es de interés estratégico o relevante para la Administración portuaria.

2. Las prórrogas posibles de acuerdo con el presente artículo deben ser solicitadas por la persona titular de la concesión, y la Administración portuaria debe valorar en cualquier caso la conveniencia de su autorización, de acuerdo con los términos y plazos establecidos en el título concesional, sin que en ningún caso la duración de la prórroga pueda exceder de la mitad del plazo inicial.

3. La prórroga de la concesión debe suponer la modificación del título concesional y de los cánones y las tasas que tienen que satisfacerse a la Administración portuaria.

4. En el otorgamiento de cualquier tipo de prórroga, la Administración portuaria debe valorar la calidad de la gestión efectuada por el titular concesional durante el tiempo transcurrido.

### **Artículo 54.** *Otorgamiento y formalización de la concesión.*

1. El otorgamiento de concesiones sobre el dominio público portuario se efectúa con carácter general en régimen de concurrencia. Sin embargo, el título concesional puede adjudicarse sin ningún otro trámite en los siguientes casos:

a) Si la Administración portuaria convoca un concurso y este queda desierto, siempre que no haya transcurrido más de un año desde la resolución que lo declaró desierto.

b) Si la superficie de dominio público afectada no excede los 100 metros cuadrados.



c) Si quien lo solicita es una administración pública territorial o institucional, un consorcio o una persona jurídica de derecho privado en cuyo capital tengan participación mayoritaria una o varias administraciones públicas o personas jurídicas de derecho público para el ejercicio de las competencias propias.

d) Si la concesión se adjudica en pago de la compensación por el rescate de otra concesión.

e) Si la concesión se adjudica para satisfacer una indemnización por daños y perjuicios determinada de forma convencional.

f) Si la concesión tiene por objeto instalaciones lineales, como tuberías de suministro, emisarios submarinos, líneas telefónicas o aéreas, conducciones de gas, entre otros, que sean de uso público o aprovechamiento general.

**2.** El documento de formalización de la concesión es título suficiente para inscribir la concesión en el Registro de la Propiedad.

**3.** La resolución de otorgamiento de la concesión debe llevar aparejada la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación urgente de los bienes y adquisición de derechos correspondientes a las finalidades de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres. La relación de bienes y derechos afectados de expropiación, ocupación temporal o imposición de servidumbres tiene que ser sometida a información pública con carácter previo al otorgamiento de la concesión.

**4.** La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación deben referirse también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.

**5.** El titular de la concesión tiene la condición de persona beneficiaria de la expropiación forzosa.

#### **Artículo 55. Transmisión de la concesión.**

**1.** La concesión puede transmitirse por actos entre vivos y por causa de muerte.

**2.** La transmisión por actos entre vivos a través de un negocio jurídico o derivada de un proceso de transformación o sucesión de la persona titular está sujeta a la autorización de la Administración portuaria, que debe verificar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Que el titular de la concesión que transmite esté al corriente de todas las obligaciones ante la Administración portuaria.

b) Que el adquirente no esté sujeto a ninguna de las causas de prohibición de contratar con el sector público establecidas por la legislación de contratos del sector público.

c) Que el adquirente tenga la solvencia económica, financiera y técnica o profesional exigida en su momento a la persona que transmite.

d) Que el adquirente, si es una persona jurídica, se dedique a una actividad que coincida con el objeto o el destino de la concesión.

e) Que la concesión no esté sometida a una causa de extinción.

f) Que el titular de la concesión que la transmite haya ejecutado todas las obras e instalaciones fijas previstas en el título. En caso de que no hayan sido ejecutadas, la transmisión puede autorizarse si el adquirente se compromete a llevar a cabo dicha ejecución.

g) Que haya transcurrido por lo menos una tercera parte del plazo inicial de vigencia de la concesión.

h) Que no implique situaciones de dominio en el mercado susceptibles de afectar la libre competencia.

**3.** La solicitud de autorización debe resolverse en el plazo de un mes; el vencimiento del plazo establecido para dictar y notificar la resolución determina la desestimación de la petición.

**4.** Una vez autorizada la transmisión, el adquirente se subroga en todos los derechos y obligaciones del titular de la concesión y transmitente.



5. En los demás supuestos, la transmisión por actos entre vivos debe comunicarse previamente a la Administración portuaria, que puede oponerse a la misma, en el plazo de un mes, si considera que puede afectar la eficacia de la gestión del dominio público portuario.

6. En toda transmisión por actos entre vivos la Administración portuaria puede ejercer los derechos de tanteo y retracto. El derecho de tanteo puede ejercerse en el plazo de tres meses, y el de retracto, en el de un año, ambos a contar desde la correspondiente comunicación, que debe incluir las condiciones esenciales de la transmisión.

7. La transmisión por causa de muerte requiere una resolución expresa de la Administración portuaria, previa comprobación del cumplimiento por parte de los nuevos titulares de los requisitos legales exigibles. El procedimiento y los efectos de la transmisión por causa de muerte de la concesión deben determinarse por reglamento.

#### **Artículo 56. Modificaciones.**

1. En el caso de las concesiones, la modificación puede ser sustancial o no sustancial. Es sustancial si la modificación afecta a alguna de las siguientes cuestiones:

- a) El objeto o el destino de la concesión.
- b) La superficie de dominio público ocupada en más de un 25%.
- c) Las obras e instalaciones fijas o no desmontables inicialmente autorizadas.
- d) El cambio de ubicación de la concesión.
- e) La división, agrupación y segregación de la concesión.

2. Si la modificación de la concesión tiene carácter sustancial, en el procedimiento debe acordarse la apertura de un período de información pública por un plazo no inferior a quince días ni superior a un mes.

3. Las modificaciones no sustanciales se tramitan de acuerdo con el procedimiento que se establezca por reglamento.

4. La persona titular de una concesión puede solicitar a la Administración portuaria que se divida en dos o más concesiones, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

- a) Que se mejore la gestión eficaz del dominio público portuario.
- b) Que las nuevas concesiones pertenezcan al mismo titular.
- c) Que las nuevas concesiones sean susceptibles de aprovechamiento independiente.

5. En el expediente de división de la concesión, las concesiones resultantes quedan sujetas al plazo previsto en el título inicial.

6. El titular de dos o más concesiones puede solicitar a la Administración portuaria que se agrupen en una sola concesión, siempre que:

- a) Se mejore la gestión eficaz del dominio público portuario.
- b) Sean complementarias entre sí.
- c) Sean físicamente continuas.

7. En el expediente de agrupación de las concesiones, el plazo de la concesión única es el que resulte de la media ponderada de los plazos que quede por finalizar a cada una de las concesiones agrupadas, en función de las inversiones pendientes de amortización y de la cifra de negocios de cada una de las concesiones afectadas.

8. La persona titular de dos o más concesiones puede solicitar a la Administración portuaria la segregación de una parte de una concesión para anexionarla a otra, siempre que:



- a) Se mejore la gestión eficaz del dominio público portuario.
- b) Sean físicamente continuas.
- c) No exceda del 25% de la superficie de la concesión a la que se agrega.

9. La parte de dominio público segregada queda sujeta al régimen contenido en el título de la concesión a la que se agrega.

#### **Artículo 57. Constitución de derechos reales.**

1. Pueden constituirse derechos reales sobre los derechos dimanantes de la concesión, previa autorización de la Administración portuaria.

2. La Administración portuaria autoriza la constitución de derechos reales sobre los derechos dimanantes de la concesión, siempre que:

- a) El titular de la concesión esté al corriente de sus obligaciones ante la Administración portuaria.
- b) La concesión no esté sometida a causa de extinción.
- c) El plazo de constitución de los derechos reales no exceda de lo que falte para la extinción de la concesión.
- d) Los derechos reales tengan una finalidad análoga o complementaria al objeto de la concesión.
- e) Las condiciones de la concesión no se opongan de forma sobrevenida a las determinaciones de la ordenación sectorial y urbanística de la zona de servicio portuaria.

3. En el caso del derecho real de hipoteca, solo se autoriza si esta, además, se constituye como garantía de préstamos u otras formas de crédito contraídos por la persona titular de la concesión para financiar la adquisición o para la realización, modificación o ampliación de las obras, construcciones o instalaciones de carácter fijo situadas sobre la dependencia demanial ocupada. Estas hipotecas no pueden constituirse por un plazo superior al de vigencia de la concesión y deben cancelarse cuando esta se extinga.

4. La Administración portuaria no reconoce la existencia de los derechos reales constituidos sobre los derechos dimanantes de la concesión sin previa autorización. Además, si en la escritura de constitución del derecho real no consta la autorización de la Administración portuaria, el registrador de la propiedad tiene que denegar su inscripción.

#### **Artículo 58. Caducidad de la concesión.**

Las concesiones pueden declararse caducas por las causas generales comunes a todos los títulos y, además:

- a) Si el titular incurre de forma sobrevenida en alguna de las causas de prohibición de contratar con el sector público establecidas por la legislación de contratos del sector público.
- b) Si, por causa imputable al titular y de forma injustificada, las obras o instalaciones fijas no están terminadas en el plazo que se fije en las condiciones del título.
- c) En caso de transmisión por actos entre vivos de la concesión sin previa autorización de la Administración portuaria o sin previa notificación a dicha administración.
- d) En caso de constitución de derechos reales sobre la concesión sin previa autorización de la Administración portuaria.
- e) Por la falta o imposibilidad de formalización de la concesión por causa imputable a la persona interesada, previo fehaciente requerimiento.

#### **Artículo 59. Rescate de la concesión.**

1. La Administración portuaria puede acordar la extinción anticipada de la concesión mediante rescate.



2. En el supuesto al que se refiere el apartado 1, debe indemnizarse a la persona titular y otros titulares de derechos reales que no sean el de hipoteca de la concesión por el perjuicio material derivado de la extinción anticipada. Los derechos de las personas o entidades acreedoras con su garantía inscrita en el Registro de la Propiedad en la fecha del rescate deben ser tomados en consideración para determinar el importe y los eventuales receptores de la indemnización.

**Artículo 60. Valor del rescate.**

1. La Administración portuaria y los titulares de la concesión pueden convenir el valor del rescate.

2. A falta de acuerdo, el valor del rescate debe ser fijado por la Administración portuaria siguiendo los siguientes criterios:

a) El valor de las obras, los terrenos y las instalaciones rescatadas que hayan sido adquiridas o construidas por el titular concesional al amparo del título concesional, sin incluir en ningún caso las obras e instalaciones que no figuren en el título o no hayan sido autorizadas previamente por la Administración portuaria.

b) La pérdida de beneficios de la actividad que sea imputable al rescate durante el período pendiente de cumplir, con un máximo de tres anualidades.

3. El pago del valor de rescate puede efectuarse en dinero, mediante el otorgamiento de otra concesión o, en el supuesto de que correspondiera un rescate parcial, mediante una modificación de las condiciones de la concesión.

## SECCIÓN QUINTA. LICENCIA PORTUARIA PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y COMUNICACIÓN

**Artículo 61. Actividades económicas en las infraestructuras portuarias.**

1. El ejercicio de actividades económicas en las infraestructuras portuarias gestionadas por la Administración portuaria que conlleven, de forma no permanente, el aprovechamiento o el uso intensivo del dominio público, o bien obtener un rendimiento del mismo, está sujeto a licencia previa y a la obligación de obtener el título habilitante municipal que corresponda.

2. Las actividades económicas a las que se refiere el apartado 1, que deben tener un interés portuario, pueden ejercerse, con carácter general, en régimen de competencia real y efectiva por persona física o jurídica o por entidad sin personalidad jurídica que cumpla los requisitos establecidos por la legislación aplicable, salvo que, a criterio de la Administración portuaria, y en base a la intensidad de la utilización del dominio público portuario, tenga que determinarse el número de operadores que las pueden ejercer.

**Artículo 62. Situaciones jurídicas particulares y responsabilidad.**

1. Las licencias se otorgan sin perjuicio de terceras personas, y con abstracción de los demás permisos, licencias, autorizaciones o concesiones que el solicitante necesite para ejercer la actividad.

2. No puede invocarse el otorgamiento de una licencia para excluir o disminuir la responsabilidad civil, penal o administrativa en que hayan incurrido las personas beneficiarias en el ejercicio de sus actividades.

**Artículo 63. Control de la actividad.**

1. No pueden otorgarse licencias que se opongan a las determinaciones contenidas en el plan director urbanístico portuario o en cualquier otro instrumento de planeamiento territorial y urbanístico aplicable.

2. Si, por efecto de la aprobación de una disposición de carácter general, se modifican las condiciones para el ejercicio de la actividad realizada, el titular de la licencia debe adaptar la actividad a las nuevas condiciones.



#### **Artículo 64. Otorgamiento de la licencia.**

1. La licencia se otorga a solicitud de la persona interesada. La solicitud debe ir acompañada de la documentación que se determine por reglamento.

2. La solicitud debe resolverse en el plazo de tres meses. El vencimiento del plazo establecido sin que se haya dictado y notificado la resolución expresa determina la estimación de la solicitud y el otorgamiento de la licencia.

3. La licencia debe formalizarse en documento administrativo. En el documento deben constar, por lo menos:

- a) La identidad de la persona interesada y su domicilio.
- b) El objeto de la actividad que pretende ejercerse.
- c) El lugar de realización de la actividad.
- d) El plazo de otorgamiento.
- e) Los tributos portuarios exigibles.
- f) Los seguros que tienen que constituirse.
- g) Las condiciones y los medios para garantizar la seguridad y la calidad ambiental de la actividad.
- h) El horario de ejercicio de la actividad.
- i) La información que debe suministrarse periódicamente a Puertos de la Generalidad.
- j) Los recursos humanos y los medios materiales necesarios para el ejercicio de la actividad.
- k) Las causas de extinción.
- l) Otras condiciones que sean razonables y proporcionadas en función del tipo de actividad que pretende ejercer la persona interesada.

#### **Artículo 65. Plazo y renovación de licencia.**

1. El período de vigencia de la licencia es de cinco años como máximo, que puede ampliarse, excepcionalmente, hasta diez años en el supuesto de que la actividad para la que se solicite implique una inversión cuya relevancia justifique dicha ampliación.

2. La renovación de la licencia debe solicitarse un mes antes de la fecha de expiración del plazo de vigencia. La solicitud debe resolverse en el plazo de un mes desde su entrada en el registro del órgano competente para resolver. El vencimiento del plazo establecido sin que se haya dictado y notificado la resolución expresa determina la obtención de la renovación.

#### **Artículo 66. Modificación y transmisión de la licencia.**

1. La licencia puede modificarse en los supuestos establecidos en el artículo 40.

2. La licencia es transmisible por actos entre vivos y por causa de muerte, previa comunicación a la Administración portuaria. La comunicación debe efectuarse con una antelación mínima de un mes a contar desde la fecha de efectividad de la transmisión o, si procede, desde la defunción. Sin embargo, la Administración portuaria puede oponerse a la transmisión de la licencia en los siguientes casos:

- a) Si el titular de la actividad no está al corriente de sus obligaciones con la Administración portuaria.
- b) Si la licencia está sometida a una causa de extinción.
- c) Si no ha transcurrido por lo menos un año desde la fecha de otorgamiento de la licencia, salvo en caso de defunción del titular.
- d) Si aquel a quien se cede no cumple los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad en la zona de servicio.

3. Si se carece de autorización, los sujetos que intervengan en la transmisión son responsables solidarios de los daños que puedan derivarse de ello.



#### **Artículo 67. Extinción y caducidad de la licencia.**

1. Son causas de extinción de la licencia las indicadas en el artículo 42.1.a, b, c, d, h y k.
2. Son causas de caducidad de la licencia, además de las establecidas en el artículo 42.3.a, b, g, h y j, las siguientes:
  - a) La falta de ejercicio de la actividad o la interrupción injustificada de esta durante un período superior al que determina la licencia.
  - b) El incumplimiento grave de las condiciones establecidas por la licencia.
3. El procedimiento para declarar la extinción de una licencia debe tramitarse en el plazo de seis meses. Si el procedimiento es iniciado por la Administración portuaria, el vencimiento del plazo establecido sin que se haya dictado y notificado la resolución expresa determina su caducidad. Si el procedimiento se inicia a petición de la persona interesada, el vencimiento del plazo sin que se haya dictado y notificado la resolución expresa determina la desestimación de la petición.

#### **Artículo 68. Comunicación.**

1. El ejercicio de actividades en los espacios portuarios que no impliquen actividad económica ni un uso intensivo del dominio público queda sujeto a comunicación previa, sin perjuicio de la obligación de obtener el título habilitante municipal que exija la legislación sectorial.
2. La comunicación debe presentarse a la Administración portuaria diez días antes del inicio de la actividad. El ejercicio de la actividad queda condicionado a su compatibilidad con los servicios portuarios que se quieren prestar, la operativa del puerto y la disponibilidad de la zona de servicio afectada.
3. La suma de jornadas de la actividad no puede exceder de un total de quince días.

### CAPÍTULO IV

#### **Contratos administrativos para la construcción y gestión portuaria**

#### **Artículo 69. Régimen jurídico de los contratos.**

1. La preparación, la adjudicación, el cumplimiento, los efectos y la extinción de los contratos se rigen fundamentalmente por la normativa de contratos del sector público, con las especialidades establecidas en la presente ley y en sus normas de desarrollo, y por los preceptos de la Ley 3/2007, de 4 de julio, de la obra pública, que sean de aplicación. Si existe transferencia a la empresa del riesgo operacional en la explotación de las obras o de los servicios, el contrato debe calificarse como de concesión.
2. Los contratos para la construcción y la gestión portuaria facultan a la empresa contratista para ocupar el dominio público que resulte necesario para ejecutarlos, en los términos de la presente ley en materia del régimen económico y de utilización del dominio público portuario.

#### **Artículo 70. Plazo.**

1. El plazo de duración de los contratos de concesión para la construcción de obra portuaria es el que fija el pliego de cláusulas administrativas particulares, sin que pueda exceder de lo que sea razonablemente necesario para que la empresa concesionaria recupere las inversiones, con un máximo de cuarenta años.
2. El plazo de los contratos de concesión de servicios de las infraestructuras portuarias es el que fija el pliego de cláusulas administrativas particulares, sin que pueda exceder de lo que sea razonablemente necesario para que la empresa concesionaria recupere las inversiones, con la siguiente duración máxima:



- a) Cuarenta años, en los contratos que incluyan la ejecución de obras y la explotación del servicio público.
- b) Veinticinco años, en los contratos de explotación del servicio público.

3. Los plazos establecidos en el presente artículo se entienden sin perjuicio de los que fije en cada momento la normativa en materia de contratación pública.

#### **Artículo 71. Prórroga.**

1. El plazo de los contratos a los que se refiere el artículo 70 puede prorrogarse en los siguientes supuestos:

a) Si en el título de otorgamiento se ha previsto expresamente la posibilidad de prórroga vinculada a la realización de inversiones adicionales.

b) Por resolución de la Administración portuaria otorgada a petición del contratista, siempre que este realice una inversión relevante no prevista en el contrato originario y que, conjuntamente:

1.º Sea superior al 20% del valor actualizado de la inversión que esté obligado a ejecutar en cumplimiento de la concesión.

2.º Sea de interés para la Administración portuaria para mejorar la eficiencia o la calidad ambiental de las operaciones portuarias, y quede así justificado razonablemente en la resolución que lo autorice.

c) Si constituye una medida para el restablecimiento del equilibrio económico del contrato, en los términos y condiciones establecidos por la normativa de contratos del sector público.

2. Las prórrogas a las que se refiere el apartado 1.a y b requieren la petición del titular del contrato. La Administración portuaria debe valorar en cualquier caso la conveniencia de autorizarlas de acuerdo con los términos y plazos establecidos en el título concesional y la normativa de contratos del sector público, sin que en ningún caso la duración pueda exceder de la mitad del plazo inicial.

3. El Gobierno, atendiendo circunstancias de interés público y a través del departamento competente en materia portuaria, puede instar a los titulares de los contratos a realizar las inversiones necesarias para llevar a cabo las actuaciones previstas en el Plan de puertos, así como las obras necesarias de adaptación al cambio climático o medidas correctoras de impacto ambiental u otras acciones estratégicas no previstas en el título concesional. La modificación del título concesional puede suponer una prórroga de su plazo hasta que se alcance el equilibrio económico del contrato. En este supuesto, la falta de aceptación del titular concesional faculta a la Administración portuaria para instar la extinción de la concesión por razones de interés público.

4. La prórroga de la concesión debe implicar la modificación del título concesional y de los cánones y tasas que hay que satisfacer a la Administración portuaria.

5. Para el establecimiento de todos los supuestos de prórroga, la Administración portuaria debe valorar la calidad de la gestión del titular concesional.

#### **Artículo 72. Preparación, adjudicación y formalización del contrato de concesión de obras públicas portuarias.**

1. En el caso de la concesión de obra pública portuaria, el estudio de viabilidad o, si procede, de viabilidad económica y financiera debe contener, en cualquier caso, los datos, análisis, informes o estudios que procedan sobre los siguientes puntos:

a) Justificación de la demanda y oferta de puntos de amarre en el lugar donde se pretende construir la obra pública.

b) Estudio de dinámica del litoral, si la obra pública tiene que construirse en el mar o en la zona marítimo-terrestre, referida a la correspondiente unidad fisiográfica costera, y de los efectos de las actuaciones previstas.



c) Adecuación al plan de puertos.

d) Cumplimiento de todas las garantías ambientales y climáticas, entendido el puerto como un elemento más dentro del ecosistema costero.

2. Las obras públicas portuarias que se construyan mediante el contrato de concesión, incluidas las zonas complementarias de explotación comercial, deben observar las disposiciones normativas que sean de aplicación en materia de supresión de barreras arquitectónicas y promoción de la accesibilidad, de modo que se asegure su uso en condiciones de comodidad y seguridad para las personas con discapacidad y personas mayores con problemas de movilidad o comunicación.

3. El documento administrativo es título suficiente para inscribir la concesión en el Registro de la Propiedad. El titular concesional debe inscribir el título en el Registro de la Propiedad en el plazo de dos meses a contar desde la fecha de la formalización.

#### **Artículo 73. Unificación de contratos.**

1. Las concesiones de obra pública o para la gestión portuaria son unificables, si el interés público así lo justifica, de oficio o a instancia del titular.

2. El titular de dos o más concesiones de obra pública o para la gestión portuaria puede solicitar a la Administración portuaria su unificación en una sola concesión siempre que se trate de concesiones contiguas o estén unidas por una instalación común.

3. La Administración portuaria puede autorizar la unificación en el supuesto de que las concesiones que se pretende unificar puedan formar una unidad de explotación que suponga una mejora en la gestión del sistema portuario. A tal efecto, se entiende que puede existir unidad de explotación si las concesiones llevan a cabo la misma actividad, y disponen o pueden disponer de elementos comunes necesarios para su correcta explotación, de modo que la explotación conjunta sea más eficiente que la explotación independiente de cada una de ellas.

4. El plazo de la concesión unificada no puede ser superior al resultante de la media de los plazos pendientes de cada una de ellas, ponderado, a criterio de la Administración portuaria, por la superficie, el volumen de negocio y de inversión pendiente de amortizar, con la correspondiente actualización.

5. En caso de que la solicitud de unificación se formule con motivo de la realización de una inversión relevante de acuerdo con el artículo 71, el plazo de la concesión unificada debe determinarlo motivadamente la Administración portuaria en función de la superficie, de la cifra de negocios, de la inversión pendiente de amortizar, con la correspondiente actualización, y de la inversión prevista en infraestructura y mejora de servicio que acompañe la solicitud de unificación.

#### **Artículo 74. Cesión de los contratos y constitución de derechos reales.**

1. Los derechos y obligaciones derivados del contrato pueden cederse a terceras personas en la forma y los términos establecidos legalmente. Si la cesión pretendida cumple los requisitos exigibles, la Administración portuaria puede ejercer los derechos de tanteo y retracto, en los mismos plazos que fija la presente ley para la concesión demanial.

2. Las personas titulares de concesiones pueden constituir derechos reales de garantía de las obligaciones derivadas del contrato.

### CAPÍTULO V

#### **Regulación ambiental**

##### SECCIÓN PRIMERA. DISPOSICIÓN COMÚN



#### **Artículo 75. Protección ambiental del dominio público.**

1. La Administración portuaria debe velar por la minimización del impacto ambiental de la actividad y la sostenibilidad del sistema portuario. A tal efecto, debe aplicar criterios de prevención, control y lucha contra la contaminación, de ahorro de recursos, de protección del entorno, de reducción y reciclaje de desechos, de educación ambiental y de promoción de sistemas de gestión ambiental en sus instalaciones y las distintas áreas de la actividad, así como de adaptación al cambio climático.

2. Con carácter obligatorio, debe presentarse junto a la documentación exigida para el otorgamiento del correspondiente título, un programa de protección ambiental del dominio público con el contenido y la tramitación que se fijen por reglamento, que en cualquier caso debe incluir las medidas para la protección de la calidad de las aguas y del fondo del dominio público portuario, sin perjuicio de la intervención integral de la Administración ambiental dentro del procedimiento de otorgamiento de licencia ambiental de actividad.

3. Con carácter obligatorio, debe realizarse una evaluación ambiental estratégica de cada una de las nuevas actividades portuarias con potencial contaminante, que cuantifique el aumento de emisiones derivado de las mismas, con la finalidad de autorizarlas o no en función de las afectaciones en una zona de especial protección del ambiente atmosférico y de la calidad del aire de las poblaciones de las zonas próximas al puerto.

### SECCIÓN SEGUNDA. DRAGADOS EN EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

#### **Artículo 76. Autorización de dragado.**

1. La ejecución de obras de dragado y el vertido de los productos de dragado en el dominio público portuario a solicitud de la persona interesada están sometidos a una evaluación ambiental estratégica y a la autorización de la Administración portuaria en los términos y las condiciones que se establezcan por reglamento.

2. El material dragado debe devolverse a la dinámica litoral si sus características físicas, químicas y biológicas lo permiten. En cualquier caso, la disposición final del material requiere la autorización del órgano administrativo competente por razón de su destino, con el informe preceptivo previo de los municipios afectados y de la Administración marítima.

### SECCIÓN TERCERA. VERTIDOS EN EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

#### **Artículo 77. Prohibición de vertidos.**

1. Quedan prohibidos los vertidos o emisiones contaminantes, sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario.

2. No tienen la consideración de vertidos los rellenos con materiales y los depósitos para la ejecución de obras portuarias.

3. La Administración portuaria debe dictar órdenes específicas para que los responsables de un vertido no autorizado procedan a su recogida o limpieza.

4. Los titulares de buques y embarcaciones, incluidos los cruceros, con sistemas de propulsión o de mantenimiento que puedan afectar a la calidad del aire deben adoptar medidas técnicas y de operación para reducir las emisiones de gases y partículas contaminantes.

5. La Administración portuaria, en el ámbito de sus competencias, debe ordenar la suspensión de las actividades que den origen a vertidos no autorizados, sin perjuicio de la responsabilidad civil, penal o administrativa en la que puedan incurrir los causantes.



6. Con carácter previo al otorgamiento del título administrativo habilitante para la utilización u ocupación del dominio público portuario, debe quedar garantizado el sistema de eliminación de aguas residuales, de acuerdo con las disposiciones aplicables para el vertido de estos tipos de aguas.

7. La Administración portuaria ejerce las competencias relativas a este artículo, sin perjuicio de las que, de acuerdo con la normativa sectorial, corresponden a otras administraciones, con las que debe coordinarse en los términos que se establezcan por reglamento. En cualquier caso, debe poner en conocimiento del ayuntamiento del municipio donde esté situado el puerto todas las actuaciones que lleve a cabo.

**Artículo 78. Medios para la prevención y la lucha contra la contaminación.**

1. Los puertos de la Generalidad deben cumplir la legislación aplicable en materia de cambio climático en cuanto a la prevención y la lucha contra la contaminación.

2. Todo aquel que disponga de un título habilitante para llevar a cabo actividades en el dominio público portuario debe contar con medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental, en las condiciones establecidas por la Administración portuaria en los títulos habilitantes otorgados.

**Artículo 79. Medios para prevenir y regular las emisiones de buques.**

1. Los puertos de titularidad de la Generalidad deben tener una regulación obligatoria que limite, controle y sancione las emisiones de los buques, de acuerdo con la Directiva 2012/33/UE y la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

2. Los puertos de titularidad de la Generalidad deben tener una regulación obligatoria que limite y controle el contenido de azufre de los combustibles de uso marítimo en 0,1%, y que sancione su incumplimiento.

#### SECCIÓN CUARTA. DESECHOS EN EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

**Artículo 80. Instalaciones portuarias receptoras y planes de recepción y manipulación de desechos.**

1. Los puertos y las instalaciones marítimas menores deben estar dotados de instalaciones adecuadas para la recepción de los desechos generados por los buques y las embarcaciones y de los residuos de carga, de acuerdo con lo establecido en la legislación sectorial.

2. Corresponde a la Administración portuaria, a propuesta de la entidad gestora portuaria, la aprobación, modificación y revisión del plan de recepción y manipulación de los desechos, teniendo como referencia las líneas estratégicas y los objetivos de gestión de residuos aprobados por la Generalidad.

3. Los titulares habilitados deben adoptar todas las medidas de protección ambiental establecidas por la legislación sectorial aplicable en función de la explotación.

4. Los propietarios de buques y embarcaciones deben entregar los desechos que puedan generar en los términos que estén establecidos por parte de quien gestione el servicio de recepción de los mismos.

**Artículo 81. Instalaciones especiales.**

1. Las refinerías de petróleo, las factorías químicas y petroquímicas, las instalaciones para el almacenaje y distribución de productos químicos y petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles, y los astilleros y las instalaciones de reparación naval o de desguace, situadas en la zona de servicio portuario, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 80, deben disponer de instalaciones para la recepción y el tratamiento de los residuos de carga de los buques con destino a dichas instalaciones, y de las aguas de limpieza de bodegas, de lastre o de sentinas.



2. El sistema portuario debe disponer de instalaciones adecuadas para la gestión de los residuos de carga de los buques y de las aguas de limpieza de bodegas, de lastre o de sentinas.

3. La disponibilidad de las instalaciones debe exigirse por parte la Administración portuaria para autorizar el funcionamiento en las mismas de las actividades a las que se refiere el apartado 1.

#### SECCIÓN QUINTA. RUIDOS Y EMISIONES A LA ATMÓSFERA EN EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

##### **Artículo 82.** *Prevención y control de la contaminación atmosférica y acústica.*

1. La zona de servicio portuario tiene la consideración de infraestructura de transporte en cuanto a la previsión de emisiones acústicas. En los procedimientos de elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido, de delimitación de las zonas de servidumbre acústica, de los planes de acción en materia de contaminación acústica, de ordenanzas municipales sobre el ruido y, en general, de actos y disposiciones en materia de contaminación acústica que afecten a las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad o se refieran a ellas, debe solicitarse un informe a la Administración portuaria.

2. En las operaciones de carga, descarga, manipulación y almacenaje de hidrocarburos, de materiales y productos sólidos pulverulentos y de otros productos que puedan afectar la calidad del aire, las empresas habilitadas deben adoptar las medidas técnicas de prevención adecuadas y las medidas específicas que se establezcan por reglamento.

3. En la red portuaria de Cataluña debe evaluarse la contaminación acústica submarina y deben adoptarse medidas para su reducción, dada la importancia de la zona como corredor de cetáceos.

#### SECCIÓN SEXTA. SUELOS Y FONDOS MARINOS CONTAMINADOS EN EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

##### **Artículo 83.** *Medidas para prevenir la contaminación de los terrenos y los fondos marinos de dominio público portuario.*

1. La Administración portuaria debe incluir, si procede, en los títulos habilitantes para la utilización o la ocupación del dominio público portuario condiciones específicas que impliquen la adopción de medidas destinadas a prevenir la contaminación de los terrenos y los fondos marinos situados en la zona de servicio portuaria, incluida la emisión de informes de carácter preliminar y periódicos de situación.

2. La declaración de un suelo o fondo marino como contaminado obliga al sujeto responsable a llevar a cabo las actuaciones necesarias para proceder a su recuperación ambiental en los términos y plazos determinados por el órgano competente de la Generalidad o la Administración portuaria, según los casos.

3. La Administración portuaria debe iniciar un proceso sancionador contra los responsables de procesos de contaminación.

#### SECCIÓN SÉPTIMA. TRASVASES DE ARENA

##### **Artículo 84.** *Actuaciones de trasvase de arena y de conservación de la costa.*

1. La Administración portuaria debe promover la minimización de los efectos de las infraestructuras portuarias sobre las playas y el transporte de sedimentos, en el marco de la gestión integrada del litoral y del conjunto de agentes que actúan en él.

2. Corresponde a la Administración portuaria, en los términos que se establezcan por reglamento, la autorización y el control de las operaciones de gestión de sedimentos litorales del entorno portuario y de sus trasvases, incluidos los dragados de mantenimiento de las bocanas por efecto de la dinámica litoral que efectúen los titulares de la gestión de las infraestructuras portuarias de acuerdo con los correspondientes títulos concesionales y contractuales. En la tramitación de estas actuaciones debe garantizar la coordinación con los



ayuntamientos de los municipios afectados y con las demás administraciones actuantes en el litoral, y debe incorporar un informe previo tanto del ayuntamiento del municipio donde está situado el puerto como, si procede, de los ayuntamientos de los municipios de las playas afectadas.

3. La Administración portuaria puede impulsar actuaciones de mantenimiento de playas y protección de los tramos de costa en el entorno portuario, complementarias o sustitutivas del trasvase de arena, que incrementen su efectividad.

## CAPÍTULO VI

### **Dominio público portuario y seguridad**

#### SECCIÓN PRIMERA. PROTECCIÓN CIVIL Y MERCANCÍAS PELIGROSAS

##### **Artículo 85.** *Plan de autoprotección portuario.*

1. Los puertos y las instalaciones marítimas menores de competencia de la Generalidad deben estar provistos de un plan de autoprotección, en la forma establecida por la legislación sobre protección civil.

2. Independientemente del necesario cumplimiento de la normativa en materia de protección civil y seguridad de las personas, la autoridad portuaria debe establecer mecanismos de información, coordinación y cooperación mutua con el ayuntamiento del municipio donde está situado el puerto.

##### **Artículo 86.** *Situaciones excepcionales.*

1. En caso de tormenta, grave riesgo, catástrofe o calamidad pública o cualquier otro estado de necesidad, urgencia o concurrencia de situaciones anómalas o excepcionales, la Administración portuaria puede disponer, inmediatamente y sin tramitación ni indemnización previa, del dominio público ocupado y de las obras e instalaciones concedidas o autorizadas, en la medida en que lo juzgue necesario para la protección y la seguridad de las personas y los bienes afectados, sin perjuicio de la aplicación de la normativa de protección civil.

2. La Administración portuaria puede cerrar temporalmente el dominio público al uso público o privativo si las circunstancias así lo aconsejan, para evitar riesgos para la vida, la integridad física o la seguridad de los usuarios, o en otras situaciones anómalas o excepcionales.

##### **Artículo 87.** *Mercancías peligrosas.*

1. Corresponde a la Administración portuaria controlar el cumplimiento de la normativa sobre admisión, manipulación y almacenaje de mercancías peligrosas en los puertos y las instalaciones marítimas menores, bajo el régimen de coordinación y cooperación con las demás autoridades competentes en la materia.

2. En las operaciones de manipulación, almacenaje y transporte interno de mercancías peligrosas, debe disponerse de un estudio de seguridad, de un plan de emergencia interior y de un plan de emergencia exterior en la forma establecida por la legislación sectorial. Asimismo, debe disponerse de un centro de control de emergencias con las funciones, la organización y el equipamiento que establece la legislación sectorial.

#### SECCIÓN SEGUNDA. PROTECCIÓN PORTUARIA

##### **Artículo 88.** *Protección portuaria.*

1. Corresponde a la Administración portuaria, sin perjuicio de lo dispuesto por la normativa en materia de protección de las infraestructuras críticas:

a) Ejercer las funciones de autoridad de protección portuaria, en la forma establecida por la legislación sectorial sobre mejora de la protección portuaria.



b) Efectuar y aprobar las evaluaciones de protección portuaria, y aprobar, modificar o revisar los planes de protección portuaria, previo informe vinculante del departamento competente en materia de seguridad.

c) Nombrar a los oficiales de protección portuaria.

d) Coordinar, ejecutar y supervisar la aplicación de las medidas establecidas por la legislación sobre mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias ante la amenaza de actos ilícitos deliberados, sin perjuicio de las competencias de la Policía de la Generalidad - Mossos d'Esquadra y otros órganos de las administraciones públicas y de las responsabilidades que en esta materia corresponden a los usuarios y a los concesionarios.

2. La autoridad de protección portuaria debe constituir, para cada uno de los puertos que gestiona, un comité consultivo de protección del puerto con el objetivo de prestar asesoramiento en el desarrollo de los procedimientos o las directrices tendentes a la mejora de la implantación de las medidas de protección del puerto, de conformidad con las normas organizativas que apruebe la Generalidad. La Policía de la Generalidad - Mossos d'Esquadra debe formar parte del mismo, dadas sus funciones de policía integral, incluidas la protección y la custodia que ejerce en las infraestructuras del sistema portuario, así como la policía local del municipio donde se encuentra situado el puerto, de acuerdo con las competencias que le reconoce la legislación reguladora de las policías locales.

3. La autoridad de protección portuaria debe denegar la entrada a todo buque que no suministre la información sobre protección establecida en la legislación sectorial, excepto si el buque está exento de ello por resolución del órgano administrativo competente.

## TÍTULO IV

### Servicios en el sistema portuario

#### CAPÍTULO I

#### Servicios portuarios

**Artículo 89.** *Concepto, clases y régimen jurídico de los servicios portuarios.*

1. Son servicios portuarios las prestaciones que se ofrecen al público para satisfacer las necesidades marítimas y portuarias mínimas para un funcionamiento adecuado.

2. Los servicios portuarios se clasifican en generales y específicos.

3. Los servicios portuarios generales son de titularidad pública y comprenden las siguientes operaciones:

a) La inspección, la ordenación y el control del tráfico de buques, mercancías, personas, equipajes, vehículos y conductores en la zona de servicio.

b) La conservación y el mantenimiento de las aguas, las infraestructuras y las superestructuras portuarias de la zona de servicio.

c) La seguridad y la vigilancia de los espacios comunes de la zona de servicio, así como la prevención de incendios y la prevención y el control de emergencias en la zona, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras administraciones públicas.

d) La instalación y el mantenimiento de señales, balizas y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque o las embarcaciones al puerto, así como su balizamiento interior.

e) La limpieza de las aguas y de los espacios terrestres comunes de la zona de servicio y el alumbrado de los espacios comunes de esa misma zona.

f) La recogida de residuos en la zona de servicios, sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas.

g) La puesta a disposición del usuario del uso de una rampa para el lanzamiento y la recogida de las embarcaciones, en función de la disponibilidad.



4. Los servicios portuarios específicos son de interés general y comprenden las siguientes operaciones:

- a) El practicaje.
- b) El amarre y desamarre de buques y embarcaciones cuando sea preceptivo.
- c) El remolque portuario.
- d) La recepción de los desechos generados por buques y embarcaciones y de residuos de carga, de acuerdo con lo establecido en los artículos 80 y 101.
- e) La carga, la estiba, la descarga, la desestiba y el transbordo de mercancías.

5. Los servicios portuarios, en tanto están destinados a satisfacer el interés general, son de utilización general, salvo en el supuesto de que en el título se establezca un uso restringido.

## CAPÍTULO II

### Servicios portuarios generales

**Artículo 90.** *Prestación de los servicios portuarios generales.*

1. En los puertos y las instalaciones portuarias gestionados directamente por la Administración portuaria, los servicios portuarios generales deben ser prestados preferentemente con recursos personales y materiales propios, sin perjuicio de que puedan ser objeto de contratación en los términos establecidos por la normativa vigente.

2. La Administración portuaria, sin perjuicio del apartado 1, puede encargar la realización de algún servicio portuario general a otros órganos o entidades de la Generalidad o a otras administraciones públicas, por razones de eficacia o si no posee los medios técnicos idóneos para llevarlos a cabo, siempre que no tengan por objeto ninguno de los contratos sujetos a la normativa sobre contratación pública.

3. En los puertos y las instalaciones portuarias gestionados indirectamente, la prestación de los servicios portuarios generales es responsabilidad de la persona o entidad gestora en la forma especificada en el título habilitante, la cual puede contratar tales servicios a un tercero, en los términos establecidos por la normativa vigente.

## CAPÍTULO III

### Servicios portuarios específicos

**Artículo 91.** *Prestación de los servicios portuarios específicos.*

1. En las instalaciones portuarias gestionadas directamente por la Administración portuaria, los servicios portuarios específicos deben ser prestados por personas físicas o jurídicas o por entidades sin personalidad jurídica mediante el otorgamiento de la correspondiente autorización, que permite que el autorizado ceda la prestación de tales servicios a un tercero, en los términos establecidos por la normativa aplicable.

2. La autorización destinada a la gestión del servicio portuario específico tiene una duración inicial máxima de cinco años. Si el plazo inicial fuese insuficiente para amortizar la inversión económica prevista, la Administración portuaria puede ampliar este plazo en la forma y con la duración establecidas por reglamento.

3. Los servicios portuarios específicos pueden ser prestados directamente por la Administración portuaria o bien a través de encargo en la forma establecida para los de carácter general, si no hay personas físicas o jurídicas interesadas en prestar el servicio del que se trate o si circunstancias sobrevenidas exigen su prestación.

**Artículo 92. Libertad de acceso y prohibición de monopolio.**

1. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de los servicios portuarios específicos a cualquier persona física o jurídica o entidad sin personalidad jurídica que cumpla los requisitos establecidos por la normativa aplicable.

2. Las autorizaciones que otorgue la Administración portuaria para la prestación de los servicios portuarios específicos tienen carácter reglado y no otorgan derecho a la realización del servicio en régimen de exclusiva o monopolio. El número máximo de prestadores de servicio puede limitarse por razones de disponibilidad de espacios y capacidad de las instalaciones, por seguridad o por otras razones debidamente motivadas.

3. En una misma infraestructura portuaria, una persona física o jurídica o entidad sin personalidad jurídica no puede prestar más de un servicio portuario específico. Sin embargo, si existe una situación de clara insuficiencia en la demanda de los servicios de remolque o amarre y desamarre de buques y embarcaciones, la Administración portuaria puede autorizar que una misma persona física o jurídica o entidad sin personalidad jurídica pueda prestar ambos servicios.

**Artículo 93. Régimen de solicitud de los servicios.**

1. Los servicios portuarios específicos deben prestarse a solicitud de los usuarios. Sin embargo, la utilización de los servicios de practica y remolque portuario es obligatoria cuando así lo determine la Administración marítima o portuaria conforme a lo establecido en la legislación sectorial.

2. El servicio de recepción de desechos generados por buques y embarcaciones y de residuos de carga es de uso obligatorio, excepto en los supuestos establecidos en la legislación sectorial.

3. Aunque la utilización de un servicio portuario específico no sea obligatoria, la Administración portuaria puede exigirla por razones de seguridad o de protección del medioambiente debidamente motivadas.

**CAPÍTULO IV****Autorización de la prestación de servicios portuarios específicos****Artículo 94. Derechos, deberes y obligaciones.**

1. La persona que presta un servicio portuario específico tiene los siguientes derechos:

a) Percibir las tarifas correspondientes de los usuarios y, si procede, someterlas a actualización y revisión con sujeción a lo establecido por el ordenamiento jurídico y en la forma que especifique la autorización.

b) Suspender temporalmente la prestación del servicio al usuario, previa comunicación a la Administración portuaria, en los supuestos y plazos fijados por reglamento.

c) Percibir las contraprestaciones económicas que corresponda como consecuencia de la cooperación en la prestación de servicios de seguridad, salvamento, lucha contra la contaminación, emergencias y extinción de incendios, o en virtud de cualquier otra cooperación o colaboración.

2. La persona que presta el servicio portuario específico tiene los siguientes deberes y obligaciones:

a) Prestar el servicio con sujeción a lo establecido por el ordenamiento jurídico y en la forma especificada en la autorización.

b) Someterse a las tarifas máximas fijadas por la Administración portuaria.

c) Satisfacer los tributos portuarios legalmente exigibles y concertar y mantener en vigor los seguros y las garantías exigidas legalmente.

d) Suministrar a la Administración portuaria la información que corresponda para la correcta prestación del servicio, incluidas la comunicación de las incidencias, las reclamaciones o los cambios en la composición accionarial o de participación.



e) Admitir la utilización del servicio por cualquier usuario de acuerdo con los principios de igualdad, universalidad y no discriminación.

f) Los demás deberes y obligaciones que se determinen por reglamento.

3. La Administración portuaria puede dictar órdenes a la persona autorizada con la finalidad de instar al cumplimiento de sus deberes y obligaciones. Las órdenes deben ajustarse a lo establecido por las normas reguladoras del dominio público portuario.

#### **Artículo 95. *Modificación y extinción.***

1. La modificación y la extinción de la autorización para la prestación de un servicio portuario específico puede producirse por alguna de las causas establecidas en los artículos 40 y 42, respectivamente. La revocación y la caducidad, además de las causas establecidas en el artículo 42, pueden producirse por las siguientes causas:

a) La transmisión por actos entre vivos de la autorización sin haber sido autorizada o comunicada a la Administración portuaria es causa de revocación.

b) No haber alcanzado el rendimiento o tráfico mínimo fijado en la autorización durante dos años consecutivos es causa de caducidad.

2. En el servicio portuario específico de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías es causa de revocación de la autorización el incumplimiento de las obligaciones que corresponden a la empresa estibadora.

#### **Artículo 96. *Procedimiento de modificación y extinción.***

1. El procedimiento para modificar la autorización debe tramitarse y resolverse en el plazo de un mes. Si el procedimiento se hubiese iniciado a solicitud de la persona interesada, el vencimiento del plazo establecido para dictar y notificar la resolución expresa determina la desestimación de la petición. Si se hubiese promovido de oficio, determina la caducidad del procedimiento.

2. A excepción de la extinción por resolución judicial firme, el procedimiento para declarar la extinción de la autorización debe tramitarse en el plazo de nueve meses. Si el procedimiento es iniciado de oficio por la Administración portuaria, el vencimiento del plazo sin que se haya dictado y notificado la resolución expresa determina su caducidad. Si el procedimiento se inicia a petición de la persona autorizada, el vencimiento del plazo sin que se haya dictado y notificado la resolución expresa determina la desestimación de la petición.

3. Iniciado el procedimiento, el órgano competente para resolver puede adoptar las medidas provisionales que considere necesarias para asegurar la eficacia de la resolución que pueda recaer. Entre dichas medidas puede adoptarse la suspensión temporal de la prestación del servicio.

#### **Artículo 97. *Transmisión.***

1. La autorización destinada a la gestión de un servicio portuario específico puede transmitirse en las condiciones establecidas por el artículo 55, siempre que hayan transcurrido dos años, por lo menos, desde la fecha de otorgamiento de la autorización.

2. La solicitud de transmisión debe resolverse en el plazo de tres meses. El vencimiento del plazo establecido para dictar y notificar la resolución expresa determina que quede estimada la petición.

3. Una vez autorizada la transmisión, el cesionario se subroga en todos los derechos y obligaciones del cedente.

4. La autorización de prestación de un servicio portuario específico no puede transmitirse por causa de muerte.



## CAPÍTULO V

### Reglas particulares de los servicios portuarios específicos

#### **Artículo 98.** *Servicio de practicaje.*

1. A efectos de la presente ley, se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a los capitanes o patrones de buques y artefactos flotantes, para facilitarles la entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro del mismo, en condiciones de seguridad y en los términos establecidos por la presente ley, por la reglamentación general que regule dicho servicio y por las demás disposiciones normativas que sean de aplicación. Durante el servicio, corresponde al capitán o patrón del buque el mando y la dirección de cualquier maniobra.

2. El servicio de practicaje se presta a bordo de los buques, e incluye las instrucciones impartidas por la persona que presta el servicio de practicaje desde el momento en que salgan de la estación de practicaje para velar por la seguridad de la navegación, de los buques, de la tripulación, de las instalaciones portuarias y de los usuarios del servicio.

3. No están comprendidas en el ámbito del servicio de practicaje las actividades privadas de practicaje, siempre que se den las circunstancias establecidas por la normativa aplicable. En cualquier caso, corresponde a la Administración portuaria autorizar el ejercicio de la actividad privada de practicaje en la forma establecida para las restantes actividades económicas.

4. Las actividades incluidas en el servicio de practicaje deben ser realizadas por trabajadores que estén en posesión de la cualificación adecuada. La empresa debe garantizar que cada trabajador ha recibido la formación adecuada, tanto la requerida por la especificidad del puesto de trabajo como en materia de prevención de riesgos laborales.

5. Corresponde a la Administración portuaria el nombramiento de aquellos que deben prestar el servicio de practicaje entre las personas debidamente habilitadas para prestarlo, su revocación y la habilitación temporal como personal para prestar el servicio de practicaje en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad. Asimismo, corresponde a la Administración determinar el número de personas necesarias para la prestación del servicio en la forma establecida por la normativa aplicable.

6. La Administración portuaria puede establecer un servicio de practicaje común para todos los puertos con el número de personas que considere adecuado a las necesidades del servicio.

#### **Artículo 99.** *Servicio de remolque portuario.*

1. A efectos de la presente ley, se entiende por remolque portuario el servicio cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a los movimientos de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones del capitán o patrón del buque, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan la fuerza motriz o, si procede, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.

2. El servicio de remolque portuario comienza cuando el remolcador procede a ejecutar la orden inicial dada por la persona que dirige el buque remolcado o por la persona que presta el servicio de practicaje con el consentimiento de quien dirige el buque remolcado que guarde relación con el servicio que se llevará a cabo, y acaba en el momento de haberse cumplido la orden final dada por el mencionado mando o por la persona que presta el servicio de practicaje con su consentimiento.

3. Durante el servicio de remolque portuario, corresponden al capitán o al patrón del buque remolcado el mando y la dirección de cualquier maniobra.



4. Las actividades incluidas en el servicio de remolque portuario deben realizarse por trabajadores que estén en posesión de la calificación adecuada. La empresa debe garantizar que cada trabajador ha recibido la formación adecuada, tanto la requerida por la especificidad del puesto de trabajo como en materia de prevención de riesgos laborales.

#### **Artículo 100. Servicio de amarre.**

1. A efectos de la presente ley, se entiende por amarre de buques el servicio cuyo objeto consiste en recoger los amarres de un buque, acarrearlos y fijarlos en los elementos dispuestos a tal fin, siguiendo las instrucciones del capitán o patrón del buque, en el sector de amarre designado por la entidad o persona encargada de la gestión de la instalación portuaria, en el orden conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.

2. A efectos de la presente ley, se entiende por desamarre de buques el servicio cuyo objeto consiste en soltar los amarres de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo las instrucciones del capitán o patrón sin afectar las condiciones de amarre de los buques contiguos.

3. Durante el servicio de amarre y desamarre de buques corresponden al capitán o patrón del buque el mando y la dirección de cualquier maniobra.

4. Las actividades incluidas en el servicio de amarre deben ser realizadas por trabajadores que estén en posesión de la cualificación adecuada. La empresa debe garantizar que cada trabajador ha recibido la formación adecuada, tanto la requerida por la especificidad del puesto de trabajo como en materia de prevención de riesgos laborales.

#### **Artículo 101. Servicio de recepción de desechos.**

1. A efectos de la presente ley, se entiende por servicio de recepción de desechos generados por buques y embarcaciones y de residuos de carga el servicio que consiste en la recogida de los desechos y los residuos y, si procede, el almacenaje, clasificación y preparación previa de estos en la zona de servicio del puerto para su transporte a una instalación de tratamiento autorizada por la administración competente en la materia. En cualquier caso, en el servicio de recepción de desechos debe garantizarse una recogida selectiva y debe priorizarse la reducción y la reutilización de los desechos generados.

2. Son desechos generados por buques todos los residuos, incluidos las aguas residuales y los desechos distintos de los residuos de carga, producidos durante el servicio del buque y que están regulados en los anexos I, IV y V o VI del Convenio MARPOL 73/78, así como los residuos relacionados con la carga, tal y como definen las directrices para la aplicación del anexo V de dicho convenio.

3. Son residuos de carga los restos de cualquier material del cargamento que se encuentre a bordo en bodegas de carga o tanques y que permanezcan presentes tras completarse los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, incluidos los residuos resultantes de las operaciones de carga y descarga y los derrames.

4. Los desechos generados por buques y embarcaciones y los residuos de carga se consideran residuos a efectos de la legislación sectorial. Las aguas residuales que cumplan los parámetros establecidos por la normativa de aguas tienen la consideración de aguas residuales urbanas.

5. Los interesados en prestar el servicio de recepción de desechos y de aguas residuales deben cumplir, además de los requisitos establecidos con carácter general, los siguientes requisitos:

a) Para las tareas de recogida, transporte, manipulación o tratamiento de los desechos generados por buques y embarcaciones o de residuos de carga, hay que estar en posesión de las autorizaciones exigidas por la normativa de aplicación en materia de residuos. Para las tareas de recogida y tratamiento de las aguas residuales, hay que estar en posesión de las autorizaciones y los permisos establecidos por la legislación de aguas.



b) Para utilizar medios flotantes en la prestación del servicio, hay que estar en posesión de un certificado de aptitud expedido por la administración competente en la materia en la forma establecida por la legislación sectorial.

c) Debe acreditarse documentalmente que se está en disposición de entregar los desechos y residuos recogidos a una instalación de tratamiento o eliminación autorizada por la administración competente en la materia.

d) Deben acreditar, en todos los casos, que están al corriente de las obligaciones tributarias municipales relativas a la tasa de recogida de residuos.

**6.** Los titulares de una autorización para prestar el servicio de recepción de desechos deben llevar un registro de los servicios que prestan a los buques y las embarcaciones, en el que deben constar, como mínimo, los siguientes datos:

- a) La fecha y hora de inicio de la prestación del servicio.
- b) La fecha y hora de finalización del servicio.
- c) El nombre y la bandera del buque o embarcación.
- d) La cantidad y el tipo de residuo recibido.
- e) Las incidencias acaecidas durante la prestación del servicio.

**7.** El registro debe documentarse en un libro foliado.

**8.** Las actividades incluidas en el servicio de recepción de desechos deben ser realizadas por trabajadores que estén en posesión la calificación adecuada. La empresa debe garantizar que cada trabajador ha recibido la formación adecuada, tanto la requerida por la especificidad del puesto de trabajo como en materia de prevención de riesgos laborales.

**Artículo 102.** *Servicio de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías.*

**1.** Son servicio de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías las operaciones objeto de tráfico marítimo que permitan la transferencia de mercancías entre buques, o entre buques y tierra u otros medios de transporte, en la zona de servicio portuaria.

**2.** A efectos exclusivos del servicio de carga y estiba de mercancías, dichas operaciones comprenden:

- a) La recogida de la mercancía en el puerto y su transporte horizontal hasta el costado del buque en operaciones relacionadas con la carga.
- b) La aplicación de cualquier dispositivo que permita izar o transferir la mercancía directamente, o desde el muelle, habiendo sido previamente depositada o apilada en este, al costado del buque.
- c) El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en la bodega o a bordo del buque.
- d) El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque.
- e) La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque.

**3.** A efectos exclusivos del servicio de desestiba y descarga, las operaciones comprenden:

- a) La desestiba de mercancías en la bodega del buque, comprendiendo todas las actividades necesarias para la partición de la carga y su colocación al alcance de los medios de izado o transferencia.
- b) La aplicación de cualquier dispositivo que permita izar o transferir la mercancía.
- c) El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en un medio de transporte o en el muelle al costado del buque.
- d) El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes.
- e) La descarga de la mercancía, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre el muelle para recogerla con vehículos o medios de transporte que la trasladen a la zona de almacenaje o depósito dentro del puerto, así como las tareas de depositar y apilar la mercancía en dicha zona.



4. A efectos exclusivos del servicio de transbordo, la operación comprende la desestiba en el primer buque, la transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro y la estiba en el segundo buque.

5. A efectos exclusivos del servicio de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías, no tienen la consideración de mercancía objeto de tráfico marítimo:

- a) Los bienes propiedad de la Administración portuaria.
- b) La pesca fresca y los productos de la misma elaborados a bordo.
- c) Los desechos y los residuos generados por el buque, y los desechos y los residuos de carga procedentes de los buques.

6. A efectos exclusivos del servicio de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo, no quedan comprendidas en el mismo las siguientes operaciones:

- a) Las operaciones en puertos o instalaciones portuarias bajo el régimen de concesión o autorización, siempre que estas instalaciones estén directamente relacionadas con plantas de transformación o procesamiento industrial y las operaciones no sean realizadas por una empresa estibadora.
- b) Las operaciones relativas a los equipajes y efectos personales de los pasajeros y de la tripulación.
- c) Las actividades complementarias de sujeción y suelta de la carga a bordo del buque, si son realizadas por las tripulaciones de los buques.
- d) Las operaciones de carga, descarga y transbordo, si se realizan por tubería, siempre que no haya que contratar personal.
- e) Las operaciones de carga, descarga y transbordo para el avituallamiento o aprovisionamiento de buques, si, para esta última operación, no hay que contratar personal, así como la carga o descarga de piezas y recambios para la reparación del buque y la maquinaria y herramientas necesarias para dichos trabajos. Se consideran operaciones de avituallamiento las referidas a los siguientes productos: agua, combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico.

7. Los titulares de una autorización de un servicio portuario específico de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías deben cumplir los requisitos que determine la autoridad portuaria para dicho servicio en cada puerto en materia de volumen mínimo de tráfico, de seguridad en equipos y de maquinaria puesta a disposición de las operativas portuarias, así como las demás obligaciones que se determinen por reglamento. A tales efectos, los titulares de las autorizaciones se denominan empresas estibadoras.

8. Las actividades incluidas en el servicio de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías deben ser realizadas por trabajadores debidamente cualificados. La empresa debe garantizar que los trabajadores han recibido una formación adecuada a su puesto de trabajo, tanto específica por la especialidad del puesto de trabajo como en materia de prevención de riesgos laborales.

#### **Artículo 103. Garantía de las actividades sindicales.**

La Administración portuaria debe garantizar la libertad sindical de los trabajadores en la zona portuaria y que en ella puedan llevarse a cabo las actividades de representación sindical.

### CAPÍTULO VI

#### **Régimen jurídico de los elementos portuarios**

##### SECCIÓN PRIMERA. RÉGIMEN GENERAL

#### **Artículo 104. Cesión de elementos portuarios.**

1. Los distintos elementos y espacios de tierra y agua de la zona de servicio portuario pueden ser objeto de cesión temporal de uso y disfrute a través de contratos concertados entre las empresas que gestionan el puerto y otras personas físicas o jurídicas. Estos contratos se rigen por el derecho privado en cuanto a las relaciones



entre las partes contractuales y deben sujetarse a la normativa vigente en materia portuaria y al título habilitante, sin que puedan superar el plazo establecido en el contrato de gestión del puerto.

2. La cesión temporal de uso y disfrute de los elementos portuarios y de los espacios de tierra y agua de la zona de servicio portuario puede ser por todo el plazo establecido en el contrato de gestión del puerto o por plazos parciales, según lo que se acuerde en contrato privado.

3. En caso de que la Administración lleve la gestión directa de los elementos portuarios, la utilización de los mismos se articula a través de los títulos habilitantes establecidos en el artículo 36.

4. La cesión temporal no altera en ningún caso la responsabilidad única del titular del contrato de gestión del puerto ante la Administración portuaria, que está facultada para imponer cláusulas mínimas en los títulos habilitantes que garanticen los legítimos intereses de aquellas personas a quienes se cede.

5. Los contratos de cesión que concierten las empresas que gestionan los puertos no generan obligación alguna para la Administración y las relaciones laborales que puedan implicar se extinguen al extinguirse el contrato de cesión o, si procede, el título habilitante portuario.

6. La transmisión del derecho de uso y disfrute sobre cualquier elemento portuario debe comunicarse fehacientemente a quien gestiona el puerto, que debe verificar que se dan en él las condiciones necesarias y, si procede, debe autorizarlo. En el caso de transmisión entre vivos, quien gestiona el puerto puede ejercer el derecho de tanteo en el plazo de un mes. En caso de ejecución forzosa, puede ejercer el derecho de tanteo o retracto.

7. Los contratos de cesión temporal pueden formalizarse en escritura pública e inscribirse en el Registro de la Propiedad, en la forma establecida por la legislación hipotecaria.

## SECCIÓN SEGUNDA. RÉGIMEN ESPECÍFICO

### **Artículo 105. Régimen de los puntos de amarre y las plazas de aparcamiento en tierra.**

1. La ocupación de los puntos de amarre por parte de las embarcaciones se ajusta a los criterios técnicos y condiciones recogidos en las recomendaciones oficiales de navegabilidad y de seguridad en materia portuaria y en la ordenación de la zona de servicio, bajo la dirección y responsabilidad de la persona que gestiona el puerto.

2. La cesión temporal del uso y disfrute de puntos de amarre y plazas de aparcamiento en tierra no reservados al uso público se rige por el derecho privado en cuanto a las relaciones entre las partes contractuales. Estos contratos deben sujetarse a las disposiciones de la presente ley, a sus normas de desarrollo y a las cláusulas del correspondiente título habilitante.

3. Los contratos de cesión de puntos de amarre y plazas de aparcamiento en tierra, sin perjuicio de las cláusulas de carácter privado que se acuerden entre las partes, confieren un derecho de uso preferente. Este derecho se ajusta a los términos que establezca el reglamento general de explotación y policía de los puertos. La dirección del puerto, de forma justificada, puede variar temporalmente la ubicación de los puntos de amarre y de aparcamiento.

4. La Administración portuaria debe fijar los importes máximos exigibles, en función de la zona donde esté situado el puerto, de la temporada, del período de estancia y del tipo de embarcación. Las tarifas deben hacerse públicas y estar a disposición de los usuarios.

5. Las embarcaciones amarradas en cualquier puerto o instalación portuaria deben destinarse habitualmente a la navegación. Es responsabilidad del armador acreditar en cada momento que la embarcación dispone de la documentación exigible y de los correspondientes seguros. En ausencia del armador, esa obligación corresponde al titular del correspondiente derecho de amarre, que es su responsable.



6. Queda prohibido el uso de artefactos para usos habitacionales, residenciales, hoteleros u otros tipos de usos y actividades turísticas, excepto en el caso de autorización expresa concedida por la autoridad portuaria. El plan director urbanístico portuario puede establecer, además, otras limitaciones, requisitos o prohibiciones relativos al uso de las embarcaciones amarradas en el correspondiente puerto, teniendo en cuenta sus características singulares.

7. La estancia de las tripulaciones en la embarcación, como complemento de la actividad principal, que es la navegación, requiere comunicación a la dirección del puerto, que debe oponerse a la misma si la instalación no dispone de los servicios necesarios o si la embarcación no puede garantizar de forma autónoma el cumplimiento en materia de seguridad, residuos, vertidos y medioambiente.

8. El ejercicio de las facultades de inspección y disciplina y de las sancionadoras por el incumplimiento de las disposiciones contenidas en los apartados 6 y 7 corresponden, por razón de la materia, y de forma coordinada, a la Administración portuaria y al ayuntamiento del término municipal donde esté situado el puerto, en los respectivos ámbitos competenciales.

#### **Artículo 106. Chárter náutico.**

1. Las embarcaciones destinadas a contrato de arrendamiento náutico conforme a la normativa sobre navegación marítima deben utilizar los puntos de amarre en las mismas condiciones que las demás embarcaciones deportivas, siendo responsables solidarios tanto el patrón de la embarcación como el arrendador.

2. La actividad de chárter náutico se asimila al régimen establecido en el artículo 68 para las actividades en régimen de comunicación.

#### **Artículo 107. Puntos de amarre en tránsito.**

1. Debe garantizarse la disponibilidad de puntos de amarre y prestación de los servicios portuarios a las embarcaciones en tránsito que se ajusten a las características de la instalación portuaria. Los títulos habilitantes para la gestión de puertos e instalaciones portuarias deben establecer los términos y las condiciones para garantizar dicho servicio teniendo en cuenta el número y los tipos de amarraderos existentes y las características del puerto.

2. La ocupación de un puesto de amarre en tránsito implica la obligación de abonar la correspondiente tarifa.

#### **Artículo 108. Cesión de otros elementos portuarios.**

1. La cesión de los locales comerciales y de ocio debe realizarse previa comunicación al ayuntamiento y debe establecer que el ejercicio de cualquier actividad que se lleve a cabo en los mismos debe cumplir la normativa portuaria y el reglamento de explotación y policía portuaria, además de la normativa sectorial en materia de actividades, y que cualquier incumplimiento conlleva la rescisión del contrato. También debe realizarse la comunicación previa al ayuntamiento en el caso de transmisión de la titularidad de las actividades que se llevan a cabo en dichos locales.

2. La ampliación o reforma de los locales comerciales y de ocio objeto de cesión a terceras personas debe disponer de autorización del gestor del puerto y del título habilitante que corresponda.

3. Las actividades vinculadas a los usos portuarios complementarios en los locales comerciales y de ocio se rigen por la normativa sectorial de actividades, sin perjuicio de las condiciones que se incorporen en los títulos habilitantes derivados del apartado 1.



## CAPÍTULO VII

### Sector pesquero

#### **Artículo 109.** *Instalaciones portuarias con actividad pesquera.*

1. Los puertos con instalaciones portuarias destinadas al sector pesquero tienen que disponer, como mínimo, de instalaciones destinadas al amarre y la descarga de los productos pesqueros y de instalaciones destinadas a la manipulación, preparación, comercialización y distribución de los productos pesqueros.

2. El desembarque de los productos pesqueros debe realizarse en los muelles delimitados a tal efecto por la Administración portuaria.

3. En todos los expedientes para el establecimiento o el cambio de base fija o temporal y actividades de acuicultura es preceptivo y de carácter vinculante el informe de la Administración portuaria sobre la disponibilidad de amarre para la actividad pesquera, su adecuación a las necesidades de la embarcación y de la disponibilidad de servicios de comercialización y de prestación de servicios portuarios.

4. Deben establecerse por reglamento las condiciones de las instalaciones portuarias destinadas al sector pesquero.

#### **Artículo 110.** *Naves de comercialización de productos pesqueros y actividades complementarias.*

1. Las naves de clasificación y venta de pescado son bienes afectos al servicio portuario de titularidad pública destinados a la primera venta de los productos de la pesca y centros de control y comercialización que disponen de las instalaciones necesarias para llevar a cabo su función.

2. La primera comercialización del pescado desembarcado en los puertos pesqueros se realiza en las naves de clasificación y venta de pescado. La gestión es indirecta, a través del otorgamiento de la correspondiente concesión que habilite a su gestión y aprovechamiento. La concesión otorgada para la explotación puede autorizar la realización por parte de la empresa concesionaria de actividades complementarias de apoyo a la actividad pesquera del correspondiente puerto. El procedimiento de otorgamiento de la concesión se halla regulado en el libro segundo.

3. Las actividades complementarias que el sector pesquero lleva a cabo en los puertos con actividad pesquera autorizada deben disponer de la correspondiente autorización de la Administración portuaria. Debe garantizarse la compatibilidad de esas actividades con los servicios portuarios, la operativa del puerto y la disponibilidad de la zona de servicio afectada.

4. Las actividades de transferencia de productos pesqueros en la zona de servicio portuaria se llevan a cabo en las zonas habilitadas por la Administración portuaria.

## TÍTULO V

### Régimen económico y financiero del sistema portuario

## CAPÍTULO I

### Normas generales sobre el régimen económico y financiero

#### **Artículo 111.** *Principio de autosuficiencia financiera.*

El régimen económico y financiero del sistema portuario se rige por el principio de autosuficiencia financiera. De acuerdo con este principio, los ingresos económicos de la Administración portuaria deben ser suficientes para hacer frente a:



- a) Los gastos de explotación, conservación, depreciación y amortización.
- b) Las obligaciones legalmente exigibles.
- c) El mantenimiento y la mejora de las condiciones medioambientales y de seguridad.
- d) La obtención de un rendimiento razonable en la explotación que permita la financiación de las inversiones y los gastos destinados a la creación, ampliación y mejora de las infraestructuras y superestructuras portuarias.

**Artículo 112.** *Ingresos económicos de la Administración portuaria.*

1. Los ingresos económicos de la Administración portuaria están constituidos, entre otros, por:

- a) Los recursos legalmente asignados a Puertos de la Generalidad.
- b) El producto de los tributos, precios, penalizaciones contractuales, multas coercitivas y pecuniarias, intereses y demás prestaciones patrimoniales de carácter público exigidas en las instalaciones portuarias sometidas al control y la tutela del departamento competente en materia de puertos.
- c) Los ingresos derivados de las operaciones patrimoniales efectuadas por el departamento competente en materia de puertos, en procedimientos relacionados con sus funciones y competencias en materia portuaria.
- d) El importe de las garantías adquiridas por el departamento competente en materia de puertos a través de la prescripción o confiscación en procedimientos relacionados con sus funciones y competencias en materia portuaria.

2. Los ingresos económicos de la Administración portuaria forman parte del presupuesto de ingresos de Puertos de la Generalidad. Estos recursos están afectados al cumplimiento del principio de autosuficiencia financiera.

## CAPÍTULO II

### Normas generales sobre los tributos portuarios

**Artículo 113.** *Tributos portuarios.*

Los tributos portuarios que regula la presente ley corresponden a tasas portuarias.

**Artículo 114.** *Concepto de tasas portuarias.*

1. Las tasas portuarias son los tributos cuyo hecho imponible consiste en la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público portuario, así como la prestación de servicios portuarios generales o la realización de actividades administrativas de competencia de la Administración portuaria que afectan o benefician particularmente a los contribuyentes o se refieren a ellos.

2. Se entiende que la actividad administrativa o servicio afecta o beneficia al contribuyente, o se refiere a él, si ha sido motivada, directa o indirectamente, por este, por el hecho de que sus actuaciones u omisiones obliguen a la Administración portuaria a llevar a cabo actividades o a prestar servicios de su competencia.

**Artículo 115.** *Clases de tasas portuarias.*

1. Las tasas portuarias se clasifican en:

- a) Tasas por la utilización privativa del dominio público portuario.
- b) Tasas por el aprovechamiento especial del dominio público portuario.
- c) Tasas por la prestación de servicios o la realización de actividades administrativas.

2. Son tasas por la utilización privativa del dominio público portuario:



- a) La tasa de ocupación privativa del dominio público portuario.
- b) La tasa de almacenaje de mercancías.
- c) La tasa por la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al ejercicio de actividades económicas.
- d) La tasa por la estancia de buques en la zona de varada.

**3. Son tasas por el aprovechamiento especial del dominio público portuario:**

- a) La tasa de entrada y estancia de buques.
- b) La tasa de atraque de buques.
- c) La tasa de carga, descarga, transbordo y tránsito de mercancías.
- d) La tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros y vehículos bajo régimen de pasaje.
- e) La tasa de la pesca fresca.
- f) La tasa de las embarcaciones deportivas o de tiempo libre.
- g) La tasa de estacionamiento de vehículos.

**4. Son tasas por la prestación de servicios o realización de actividades administrativas:**

- a) La tasa por la utilización de la báscula.
- b) La tasa de seguridad portuaria.
- c) La tasa por el servicio portuario de recepción obligatoria de los desechos generados por los buques.

**Artículo 116. Importe de las tasas portuarias.**

**1. Los criterios metodológicos que se siguen para valorar cada tasa son los siguientes:**

- a) Para las tasas de utilización privativa del dominio público portuario: el valor de mercado del bien -terrenos, espejo de agua y edificios por zona de servicio portuaria- y en función de la clase e intensidad de los usos del dominio público portuario.
- b) Para las tasas de aprovechamiento especial del dominio público portuario: el valor de mercado del bien -terrenos, espejo de agua y edificios por zona de servicio portuaria- y el valor de la utilidad obtenida.
- c) Para las tasas por la prestación de servicios o la realización de actividades administrativas: coste del servicio o actividad.

**2. El valor de mercado del bien ocupado o aprovechado se determina específicamente del siguiente modo:**

- a) Ocupación de terrenos: consiste en el valor de los terrenos, que se determina según criterios de mercado. A tal efecto, la zona de servicio debe dividirse en áreas funcionales y debe asignarse a los terrenos incluidos en cada una de ellas un valor, tomando como referencia otros terrenos del término municipal destinados a usos similares, especialmente aquellos que están calificados como usos comerciales o industriales. En la valoración final deben tenerse presentes las obras de infraestructura portuaria y el grado de urbanización de los terrenos y de las superficies, y debe reflejar asimismo el grado de centralidad y de conexión con los demás medios e infraestructuras de transporte y su localización.
- b) Ocupación de las aguas del puerto: es el valor del espejo de agua, que se determina por referencia a los terrenos contiguos o, si procede, a las áreas de la zona de servicio con una finalidad o uso similar. En la valoración deben tomarse en consideración las condiciones de abrigo, profundidad y ubicación.
- c) Ocupación de obras y de instalaciones: es el valor constituido por los conceptos de la anualidad contable de amortización, el valor del suelo ocupado y el valor de las obras e instalaciones.
- d) Aprovechamiento del dominio público portuario: es el valor de los materiales aprovechados en relación con la media de los precios de mercado.

**3. La valoración de los terrenos y del espejo de agua puede ser revisada cada cinco años, o antes si se producen modificaciones en la zona de servicio del puerto. Puertos de la Generalidad debe remitir al departamento competente en materia portuaria, con el informe preceptivo del departamento competente en materia de finanzas,**



la valoración de los terrenos y del espejo de agua. Esta valoración debe publicarse en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*.

4. El importe de las tasas por la prestación de un servicio o la realización de una actividad no puede exceder, en conjunto, del coste real o previsible del servicio o la actividad de que se trate o, en cualquier caso, del valor de la prestación recibida.

5. Para determinar el importe de las tasas se toman en consideración los costes directos e indirectos, incluidos los de carácter financiero, amortización del inmovilizado y, si procede, los necesarios para garantizar el mantenimiento y un ejercicio razonable del servicio o actividad por cuya prestación o realización se exige la tasa.

#### **Artículo 117. *Modulación de la cuota líquida de las tasas portuarias.***

1. Para garantizar la efectiva aplicación del principio de autosuficiencia financiera y equilibrar la oferta de bienes, servicios y actividades en las distintas infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad, Puertos de la Generalidad puede acordar con carácter anual el establecimiento de incrementos o reducciones sobre la cuota líquida que hay que ingresar de todas o algunas de las tasas por aprovechamiento especial y utilización privativa del dominio público portuario exigibles en una determinada infraestructura portuaria, con el límite máximo del 20%.

2. Para garantizar el equilibrio territorial del sistema portuario catalán, promoviendo el desarrollo empresarial con el objetivo de generar un impacto económico y social sostenido en determinadas infraestructuras portuarias infrautilizadas por actividades de nueva creación, Puertos de la Generalidad puede acordar, para el cálculo de la tasa de ocupación privativa del dominio público portuario, en función de la inversión que deba efectuar el promotor de la actividad, aplicar una reducción de como máximo el 50% de la base imponible de la tasa, determinada, en el último estudio de valoración de terrenos y espejo de agua, como media del total de instalaciones portuarias, siempre que el valor resultante sea superior o igual al valor de la base imponible obtenido para la instalación en dicho estudio y por un plazo que no supere el número de años necesarios para recuperar la mitad de la inversión efectuada.

3. Las dos modulaciones a las que se refiere el presente artículo no pueden aplicarse de forma simultánea.

#### **Artículo 118. *Repercusión.***

Si los tributos portuarios se cuantifican por el método de estimación objetiva, los sujetos pasivos pueden repercutirlos a terceros usuarios de las instalaciones portuarias con el límite del importe que les corresponda en el mencionado régimen.

#### **Artículo 119. *Competencia en materia de gestión, recaudación y revisión de los tributos portuarios.***

Corresponde a Puertos de la Generalidad la gestión, recaudación y revisión de los tributos portuarios exigidos en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad.

#### **Artículo 120. *Reglas especiales de gestión en materia tributaria.***

1. Las exenciones y bonificaciones establecidas por la presente son aplicadas por Puertos de la Generalidad previa solicitud de las personas obligadas tributariamente. Se exceptúa, no obstante, la bonificación para acogerse al método de estimación objetiva en la determinación de la cuota íntegra, que Puertos de la Generalidad aplica de oficio.

2. La Administración hidráulica está exenta del pago de las tasas portuarias por las instalaciones o actividades que lleve a cabo cuando se haya declarado formalmente una situación de escasez de recursos hídricos para gestionar un abastecimiento de emergencia o cuando participe en actividades para hacer frente a situaciones de contaminación portuaria o marítima.

**Artículo 121. Recaudación de los tributos portuarios.**

1. Corresponde a Puertos de la Generalidad la recaudación de los tributos portuarios en período voluntario, en la forma establecida por la normativa tributaria.

2. Corresponde al departamento competente en materia tributaria la recaudación de los tributos portuarios en período ejecutivo. A excepción de los recargos del período ejecutivo y de las costas del procedimiento de apremio, las cantidades recaudadas deben transferirse a las cuentas de Puertos de la Generalidad y deben formar parte de su presupuesto de ingresos.

3. El procedimiento de apremio puede concluir con la adjudicación de bienes a Puertos de la Generalidad cuando se trata de bienes cuya adquisición pueda interesar a la entidad y no se hayan adjudicado en el procedimiento de enajenación. En estos casos, la propuesta y la resolución sobre la adjudicación de bienes corresponden a los órganos competentes de Puertos de la Generalidad. Los bienes cuya adjudicación se haya acordado, así como los documentos necesarios para su inscripción en los registros públicos, deben entregarse o, si procede, ponerse a disposición de la entidad.

**Artículo 122. Garantías de la deuda tributaria.**

1. Los buques, las embarcaciones de recreo, las mercancías y las unidades de carga, los vehículos de tracción mecánica y los bienes muebles de apoyo al ejercicio de actividades económicas que las personas obligadas tributariamente utilizan para aprovechar o utilizar el dominio público portuario o que motivan la solicitud o recepción de servicios o actividades de competencia de la Administración portuaria están afectados al pago de los tributos portuarios.

2. Los adquirentes de todos los bienes a los que se refiere el apartado 1 responden subsidiariamente con ellos, por derivación de la acción tributaria, si no se paga la deuda. Los bienes y derechos transmitidos quedan afectos a la responsabilidad del pago de las cantidades, liquidadas o no, correspondientes a los tributos que gravan las transmisiones, adquisiciones o importaciones, sea cual sea su poseedor, salvo que este resulte ser una tercera persona protegida por la fe pública registral o se justifique la adquisición de los bienes con buena fe y justo título, en establecimiento mercantil o industrial, en el caso de bienes muebles no inscribibles.

3. Puertos de la Generalidad tiene derecho a retener, con preferencia sobre cualquiera, los buques, las embarcaciones de recreo, las mercancías y las unidades de carga, los vehículos de tracción mecánica y los bienes muebles de apoyo al ejercicio de actividades económicas para el pago de los tributos portuarios, si este pago no resulta suficientemente garantizado.

**Artículo 123. Aplazamientos y fraccionamiento.**

1. Las deudas tributarias que se hallan en período voluntario o ejecutivo pueden aplazarse o fraccionarse en los términos establecidos en la normativa tributaria.

2. Quedan dispensadas de la obligación de aportar garantía con motivo de la solicitud de aplazamiento o fraccionamiento las personas cuyas deudas, en conjunto, no excedan los 18.000 euros. A efectos de la determinación de esa cuantía, deben acumularse en el momento de la solicitud tanto las deudas a las que se refiere la misma solicitud como cualquier otra del mismo deudor para el cual se haya solicitado y no resuelto el aplazamiento o fraccionamiento, así como el importe de las deudas aplazadas o fraccionadas, salvo que estén debidamente garantizadas.

3. Corresponde a Puertos de la Generalidad acordar el aplazamiento o fraccionamiento de las deudas tributarias en período voluntario de pago y establecer las normas de desarrollo.

**Artículo 124. Reembolso del coste de las garantías.**



Corresponde a Puertos de la Generalidad acordar el reembolso del coste de las garantías en materia de tributos portuarios en los casos y mediante el procedimiento establecidos por la legislación tributaria.

### CAPÍTULO III

#### Tasas portuarias por la utilización privativa del dominio público portuario

##### SECCIÓN PRIMERA. TASA POR OCUPACIÓN PRIVATIVA DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO (T01)

###### **Artículo 125. Hecho imponible.**

El hecho imponible de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario consiste en esta ocupación, en virtud de una autorización, una concesión o un contrato otorgado por la Administración portuaria. Quedan exentas las superficies de uso público como los accesos, viales y zonas verdes.

###### **Artículo 126. Sujeto pasivo.**

Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario las personas físicas o jurídicas y las entidades a las que se refiere el artículo 35.4 de la Ley general tributaria que ocupen el dominio público portuario en virtud de una autorización, una concesión o un contrato.

###### **Artículo 127. Exenciones.**

Están exentos de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario:

a) La Cruz Roja respecto a las actividades propias que tiene encomendadas esta institución en materia de salvamento marítimo y otras organizaciones no gubernamentales en casos de ocupación temporal vinculada a acciones concretas de rescate de personas u otras tareas humanitarias.

b) Las entidades sin finalidades lucrativas legalmente constituidas cuya actividad esté exclusivamente vinculada a la atención de tripulantes y pasajeros.

c) Los órganos y entidades de las administraciones públicas que ejercen actividades de vigilancia, de represión del contrabando, de salvamento y de lucha contra la contaminación marina, las relacionadas con la defensa nacional, la inspección y protección del medio marino y costero, la protección de los recursos pesqueros, la lucha contra el tráfico ilícito de drogas y la seguridad pública.

###### **Artículo 128. Acreditación y exigibilidad.**

1. El período impositivo de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario coincide con el año natural. No obstante, el período impositivo debe ser inferior al año en los siguientes casos:

a) Si la ocupación del dominio público portuario tiene una duración inferior al año. En este caso, el período impositivo coincide con el determinado en el correspondiente título habilitante.

b) Si el primer año de ocupación del dominio público portuario la ocupación no se inicia el 1 de enero o si, en el año de cesación en la ocupación del dominio público portuario, la cesación se produce en un momento anterior al 31 de diciembre. En estos dos casos, el período impositivo debe comprender el período de tiempo durante el que se ocupe el dominio público portuario en el año de referencia.

2. La tasa se acredita en el momento en que se inicia la ocupación de los bienes de dominio público portuario, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con la fecha de formalización del correspondiente título habilitante. No obstante, cuando la ocupación haya sido autorizada durante más de un año, la acreditación del segundo y siguientes ejercicios tiene lugar el 1 de enero de cada año.

3. Cuando empieza la ocupación del dominio público portuario una vez iniciado el año natural, debe liquidarse la cuota proporcional correspondiente al número de meses que queden para finalizar el período



impositivo, incluido el de la fecha de ocupación. Asimismo, si el plazo de vigencia del título habilitante es inferior a un año debe liquidarse la cuota proporcional correspondiente al número de meses autorizados.

4. En caso de cesación de la ocupación antes de la finalización del período impositivo, la cuota debe prorratearse por meses naturales, excluido el mes en el que se produzca esta circunstancia. A tal efecto, debe considerarse como fecha de cesación la de la resolución que decreta la extinción del título habilitante para la ocupación del dominio público portuario, y las personas obligadas tributariamente pueden solicitar la devolución de la parte de la cuota correspondiente a los meses naturales que quedan hasta el 31 de diciembre. Esta misma regla debe aplicarse en caso de extinción anticipada de los títulos habilitantes cuya duración sea inferior al año.

5. La cuota íntegra de la tasa debe determinarse de acuerdo con los elementos de cuantificación vigentes en el momento de la acreditación. Si la ocupación del dominio público portuario ha sido autorizada durante más de un año, la cuota íntegra de la tasa en el segundo y los siguientes ejercicios debe determinarse de acuerdo con los elementos de cuantificación vigentes el 1 de enero de cada año.

6. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado. Si la duración del título habilitante de la ocupación del dominio público portuario excede el año, la deuda debe satisfacerse con periodicidad semestral. No obstante, Puertos de la Generalidad puede autorizar pagos a cuenta.

#### Artículo 129. Elementos de cuantificación de la tasa.

1. El valor de mercado de los bienes de dominio público portuario ocupados por zonas de servicio portuarias y tomando en consideración la modalidad de bien demanial afectado es el siguiente:

Zona de servicio portuaria	Modalidad del bien de dominio público portuario ocupado		
	Valor del metro cuadrado o lineal del terreno	Valor del metro cuadrado o lineal de lámina de agua	Valor del metro cuadrado o lineal de las obras o instalaciones
Zona de servicio portuaria norte	412,24 €	16,77 €	875,75 €
Zona de servicio portuaria centro	617,52 €	21,61 €	1.057,21 €
Zona de servicio portuaria sur	363,93 €	10,94 €	843,98 €

2. La base imponible de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario está constituida por la media del valor de mercado de los bienes de dominio público portuario de las zonas de servicio portuarias en los siguientes términos:

- Valor medio del metro cuadrado o lineal del terreno: 455,83 euros.
- Valor medio del metro cuadrado o lineal de lámina de agua: 16,56 euros.
- Valor medio del metro cuadrado o lineal de las obras e instalaciones: 886,52 euros.

3. La superficie de dominio público portuario ocupada se computa en metros cuadrados. No obstante, cuando la ocupación se efectúa mediante tuberías, líneas, canalizaciones y otros elementos similares, se computa en metros lineales.

4. El tipo de gravamen de la tasa se establece en función de la clase de uso portuario asignado al bien de dominio público portuario ocupado y de la modalidad del bien afectado, de acuerdo con lo establecido en el siguiente cuadro:



Clase de uso	Tipo de gravamen		
	Terrenos	Agua	Obras e instalaciones
Comercial	3,00%	3,00%	3,60%
Industrial	3,00%	3,00%	3,60%
Logístico	3,00%	3,00%	3,60%
Náutico-deportivo	3,00%	3,00%	3,60%
Pesquero	2,00%	2,00%	2,40%
Atípico	5,00%	5,00%	6,00%
Puerto deportivo íntegro bajo el régimen de concesión	3,00%	3,00%	3,60%

### Artículo 130. Cuota tributaria primaria.

1. La cuota íntegra primaria de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario se determina multiplicando el valor del metro cuadrado o lineal de la modalidad de dominio público portuario por el número de metros cuadrados o lineales realmente ocupados y por el tipo de gravamen. Cuando la base imponible y el tipo de gravamen aplicables a los bienes ocupados sean diferentes, debe calcularse la cuota íntegra correspondiente a cada uno de modo independiente y debe sumarse el resultado.

2. Sobre la cuota íntegra, que denominamos primaria, deben aplicarse de forma sucesiva y multiplicadora las reducciones y bonificaciones que le correspondan. A tales efectos, la cuota íntegra primaria debe multiplicarse, sucesivamente, por los correspondientes coeficientes reductores, entendiéndose por coeficiente reductor la unidad menos el valor de la reducción o bonificación en tanto por uno.

3. Se establecen las siguientes reducciones de la cuota íntegra primaria:

- a) La cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50% si solo se ocupa el vuelo o subsuelo de los terrenos, espacios sumergidos o zonas de playa. Esta reducción no es aplicable si se impide la utilización de la superficie.
- b) La cuota íntegra primaria de la tasa, si procede, reducida es reducible en un 20% en ocupaciones de superficie superiores a los 5.000 metros cuadrados destinadas a la actividad náutica deportiva y a la reparación y conservación de embarcaciones.

4. Se establecen las siguientes bonificaciones:

a) Bonificación por inversión: los contribuyentes que realicen una inversión económica en el dominio público portuario consistente en obras vinculadas a la potenciación de la actividad náutica deportiva que afecten a la infraestructura portuaria y la superestructura para potenciar la mejora y la calidad del servicio pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 1% de la cuota íntegra primaria y, si procede, reducida de la tasa por cada 200.000 euros objeto de inversión. Esta bonificación puede aplicarse durante todo el plazo concesional, siempre que se haya acordado y documentado previamente el plazo de ejecución.

b) Bonificaciones para potenciar prácticas medioambientales e incentivar la calidad en la prestación de servicios: los contribuyentes que acrediten la implantación de un sistema de gestión y auditoría medioambiental, de acuerdo con el Reglamento (CE) núm. 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS), y por el que se derogan el Reglamento (CE) núm. 761/2001 y las Decisiones 2001/681/CE y 2006/193/CE de la Comisión, o dispongan de un sistema de gestión medioambiental según la norma internacional ISO 14001 pueden solicitar la aplicación de una bonificación de la cuota íntegra primaria y, si procede, reducida y bonificada de la tasa del 15% o del 10%, respectivamente, no acumulativa. Si se dispone de



la certificación ISO 9001 de calidad, la bonificación es del 5%, acumulable a las anteriores. Esta bonificación debe aplicarse durante todo el plazo concesional siempre que las certificaciones estén en vigor.

c) En el caso de contribuyentes que correspondan a puertos gestionados totalmente bajo el régimen de concesión que para la gestión de toda la instalación portuaria dispongan del sistema de gestión y auditoría medioambiental según el reglamento EMAS o dispongan de un sistema de gestión medioambiental o de calidad según las normas internacionales también referidas, pueden solicitar la aplicación de una bonificación de la cuota íntegra primaria y, si procede, reducida y bonificada de la tasa del 40%, del 30% o del 5%, respectivamente, no acumulativa. Esta bonificación debe aplicarse durante todo el plazo concesional, siempre que las certificaciones estén en vigor.

d) Bonificación por fomento de la náutica ligera o sin motor: los contribuyentes que destinen espacios para el fomento de la náutica ligera o sin motor pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 90% del cómputo de los metros cuadrados destinados a esta actividad, con la obligación de repercutir en la misma la bonificación. Se aplica sobre la parte de la cuota íntegra primaria y, si procede, reducida y bonificada que corresponda. Para obtener esta bonificación, es necesario que la federación deportiva correspondiente certifique la actividad llevada a cabo.

e) Bonificación a la pesca artesanal en los puertos deportivos gestionados íntegramente bajo el régimen de concesión: los contribuyentes que destinen espacios al mantenimiento de la actividad tradicional de pesca artesanal pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 90% del cómputo de los metros cuadrados destinados a esta actividad, con la obligación de repercutir la bonificación en las cuotas que se giren por ocupación a los pescadores debidamente acreditados. Se aplica sobre la parte de la cuota íntegra primaria y, si procede, reducida y bonificada que corresponda.

f) Bonificación a las superficies destinadas a áreas técnicas o rampas de varada en los puertos deportivos gestionados íntegramente bajo el régimen de concesión: los contribuyentes correspondientes a puertos deportivos gestionados totalmente bajo el régimen de concesión pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 50% en el cómputo de la superficie no edificada que corresponda a área técnica o rampa de varada y que se destine al mantenimiento y reparación de embarcaciones como actividad complementaria del puerto. Se aplica sobre la parte de la cuota íntegra primaria y, si procede, reducida y bonificada que corresponda.

**5.** Se limita la aplicación de reducciones, bonificaciones o reducciones y bonificaciones de forma conjunta:

a) Las reducciones y bonificaciones pueden aplicarse en cascada simultáneamente con el límite máximo, junto con las reducciones aplicadas, del 50% de la cuota íntegra primaria.

b) En el caso de las bonificaciones aplicables a los puertos deportivos gestionados íntegramente bajo el régimen de concesión, la acumulación de las bonificaciones establecidas por las letras a y c del apartado 4 no puede exceder el 50% de la cuota íntegra primaria.

## SECCIÓN SEGUNDA. TASA DE ALMACENAJE DE MERCANCÍAS (T02)

### **Artículo 131.** *Hecho imponible.*

**1.** El hecho imponible de la tasa de almacenaje de mercancías consiste en la ocupación de cualquier bien de dominio público portuario, efectuada por la mercancía, en ocasión de alguna de las operaciones portuarias de almacenaje o depósito.

**2.** Si el almacenaje o depósito de vehículos se realiza en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solo es exigible en el caso de que la mercancía utilice cualquier forma de bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

### **Artículo 132.** *Supuestos de no sujeción.*

No está sujeta a la tasa de almacenaje de mercancías la utilización del dominio público portuario en zona de tráfico descubierta, efectuada por las mercancías cargadas o descargadas utilizando medios no rodantes, durante el mismo día de carga o descarga y el inmediato anterior o posterior, respectivamente.



### **Artículo 133. Sujeto pasivo.**

1. Tienen la condición de sujeto pasivo de la tasa de almacenaje de mercancías, en concepto de contribuyente, las personas físicas o jurídicas y las entidades a las que se refiere el artículo 35.4 de la Ley general tributaria propietarias de la mercancía.

2. Tienen la condición de sujetos pasivos de esta tasa, en concepto de sustituto del contribuyente:

a) Si la mercancía está consignada, la parte consignataria, transitaria u operadora logística representante de la mercancía, de forma solidaria.

b) Si la mercancía no está consignada, la persona física o jurídica que preste el servicio portuario específico de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de las mercancías.

### **Artículo 134. Exenciones.**

Están exentas de la tasa de almacenaje de mercancías las mercancías a las que se refiere el artículo 167.

### **Artículo 135. Acreditación.**

1. La tasa de almacenaje de mercancías se acredita cuando se inicia la ocupación del dominio público portuario mediante las operaciones de almacenaje o depósito, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la correspondiente autorización.

2. Si se hubiese producido la ocupación del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa tiene lugar en el momento de inicio de dicha ocupación.

### **Artículo 136. Elementos de cuantificación de la tasa.**

1. Los elementos de cuantificación de la tasa de almacenaje de mercancías son:

a) La superficie de dominio público portuario ocupada computada en metros cuadrados.

b) El tiempo de ocupación del dominio público portuario.

c) El tipo de bien de dominio público portuario ocupado.

2. La superficie de dominio público portuario ocupada debe computarse tomando como referencia el rectángulo circunscrito exteriormente a la partida total de mercancías depositadas o almacenadas, definido de modo que dos de sus lados sean paralelos al cantil del muelle si este es recto; si no lo es, se define de modo que dos lados sean normales de la tangente de la curva del muelle. El resultado debe redondearse para obtener, en metros cuadrados sin decimales, el número inmediato anterior, si la fracción de metro cuadrado es inferior a 0,5, o posterior, si la fracción es superior. Se procede análogamente con tarimas, almacenes, locales e instalaciones, cuyos lados sirven de referencia.

3. A efectos del pago de la tasa, la superficie ocupada debe irse reduciendo, por cuartas partes, a medida que las mercancías se vayan retirando. A tal fin, debe computarse la totalidad de la superficie ocupada mientras no se haya aclarado el 25% de la misma; el 75%, cuando dicha superficie alcance el 25% sin superar el 50%; el 50%, cuando sea del 50% sin alcanzar el 75%, y el 25%, cuando sea del 75% hasta la completa desocupación de los bienes demaniales.

4. El tiempo de ocupación del dominio público portuario se computa por días completos. Como regla general, los plazos inicial y final del período de ocupación coinciden con las fechas de otorgamiento y extinción de la correspondiente autorización. No obstante, cuando la ocupación del dominio público portuario se ha efectuado sin solicitar la autorización, dichos plazos se corresponden con los días de inicio y finalización de la ocupación. El primer día de ocupación siempre se considera completo. El último día, en cambio, solamente se considera completo si se cesa en la ocupación después de las doce del mediodía.



5. Los bienes demaniales se clasifican en zonas de tráfico y de almacenaje. Estas, a su vez, se ordenan en superficies cubiertas y descubiertas.

**Artículo 137. Cuota tributaria.**

1. La cuota íntegra de la tasa de almacenaje de mercancías se determina multiplicando las cuantías fijas de la tarifa incluidas en el siguiente cuadro por la superficie de dominio público portuario ocupada y por los días de ocupación utilizados.

Tipo del bien demanial	Días de ocupación	Importe por metro cuadrado
<b>1. Zona de tráfico</b>		
1.1. Superficie descubierta	1 a 3 días	0,00000 €
	4 a 10 días	0,02500 €
	11 a 17 días	0,05000 €
	18 a 30 días	0,075005 €
	Más de 30 días	0,10000 €
1.2. Superficie cubierta	1 a 3 días	0,05000 €
	4 a 10 días	0,07500 €
	11 a 17 días	0,10000 €
	18 a 30 días	0,15000 €
	Más de 30 días	0,20000 €
<b>2. Zona de almacenaje</b>		
2.1. Superficie descubierta	1 a 3 días	0,00000 €
	4 a 10 días	0,01300 €
	11 a 17 días	0,02500 €
	18 a 30 días	0,03800 €
	Más de 30 días	0,05000 €
2.2. Superficie cubierta	1 a 3 días	0,01500 €
	4 a 10 días	0,02500 €
	11 a 17 días	0,05000 €
	18 a 30 días	0,07500 €
	Más de 30 días	0,10000 €

2. Para determinar la cuota íntegra de la tasa, la tarifa debe aplicarse de modo escalonado.

**SECCIÓN TERCERA. TASA POR LA OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO CON BIENES MUEBLES DESTINADOS A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS ESPECÍFICOS O AL DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS (T03)**

**Artículo 138. Hecho imponible.**

1. El hecho imponible de la tasa por la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas consiste en la utilización privativa de cualquier bien de dominio público portuario mediante:



a) El depósito de objetos y materiales utilizados en la manipulación de mercancías, suministro o avituallamiento a buques, embarque y desembarque de pasajeros, equipajes y vehículos y, en general, para la prestación de cualquier tipo de servicio portuario o actividad económica en el puerto.

b) El depósito de materiales de construcción, vallas, puntales, caballetes, andamios y otras instalaciones análogas.

c) El depósito de aparatos de venta automática.

d) El depósito de utensilios de pesca.

e) La ocupación del dominio público portuario con sillas, mesas, tribunas, entarimados y otros bienes muebles similares.

2. Si la utilización privativa tiene lugar en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solamente es exigible si los bienes muebles utilizan de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

#### **Artículo 139. Supuestos de no sujeción.**

No están sujetas a la tasa por la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas:

a) La ocupación del dominio público portuario mediante el depósito de materiales de construcción, vallas, puntales, caballetes, andamios y otras instalaciones análogas efectuada por empresas contratadas por la Administración portuaria para la ejecución de obras de su competencia.

b) La ocupación del dominio público portuario en zona de tráfico descubierta con las mercancías cargadas o descargadas utilizando medios no rodantes durante el mismo día de carga o descarga y el inmediato anterior o posterior, respectivamente.

c) La ocupación del dominio público portuario con bienes muebles sujetos y no exentos de las tasas de entrada y estancia de buques, atraque de buques, carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías, embarque, desembarque y tránsito de pasajeros y vehículos bajo el régimen de pasaje, de la pesca fresca, de las embarcaciones de recreo, de estacionamiento de vehículos, de almacenaje de mercancías, de instalación de señales informativas y rótulos indicadores y de estancia de buques en la zona del varadero.

#### **Artículo 140. Sujeto pasivo.**

Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa por ocupación del dominio público portuario con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas las personas físicas o jurídicas y las entidades a las que se refiere el artículo 35.4 de la Ley general tributaria a favor de las cuales se otorgue la autorización para utilizar el dominio público portuario con bienes muebles o, en su defecto, que se beneficien de la utilización si se ha procedido sin la pertinente autorización.

#### **Artículo 141. Exenciones.**

Están exentos de la tasa por ocupación del dominio público con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas:

a) La Administración general del Estado, las comunidades autónomas y los municipios en ejercicio de sus competencias.

b) La Cruz Roja, respecto a las actividades propias que tiene encomendadas esta institución en materia de salvamento marítimo, y otras organizaciones no gubernamentales en casos de ocupación temporal vinculada a acciones concretas de rescate de personas u otras tareas humanitarias.

c) Las entidades sin finalidades lucrativas legalmente constituidas cuya actividad esté exclusivamente vinculada a la atención de tripulantes y pasajeros.

**Artículo 142. Acreditación y exigibilidad.**

1. La tasa por ocupación del dominio público con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas se acredita cuando se inicia la utilización privativa del dominio público portuario, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la pertinente autorización.

2. Si se hubiese producido la utilización privativa del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa tiene lugar en el momento de inicio de dicha utilización.

3. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado. Las partes tributarias obligadas deben satisfacer la deuda con periodicidad mensual o anual, cuando el plazo de duración de la autorización se ha establecido por meses, o, si procede, por el plazo de vigencia máximo establecido por la ley.

4. Si, por causa no imputable al sujeto pasivo, no se llega a consumir íntegramente el período de utilización autorizado, los obligados tributarios pueden solicitar la devolución de la parte de la cuota correspondiente a los días o meses que quedan para completar dicho período.

**Artículo 143. Elementos de cuantificación de la tasa.**

1. Los elementos de cuantificación de la tasa por ocupación del dominio público con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas son:

- a) La superficie de dominio público portuario ocupada.
- b) El tiempo de ocupación del dominio público portuario.

2. La superficie de dominio público portuario ocupada se computa en metros cuadrados.

3. El tiempo de utilización del dominio público portuario se computa en días, meses o años, según los casos.

4. Como regla general, los plazos inicial y final del período de ocupación coinciden con las fechas de otorgamiento y extinción de la correspondiente autorización simplificada. No obstante, si la ocupación del dominio público portuario se ha efectuado sin solicitar su autorización, el período debe computarse por días y los plazos inicial y final se corresponden con los momentos de inicio y finalización de la ocupación.

5. Si el período de ocupación se computa por días, estos se entienden completos. A tal fin, el primer día de utilización siempre se considera completo. El último día, sin embargo, sólo se considera completo si se cesa en la utilización a partir de las doce del mediodía.

**Artículo 144. Cuota tributaria.**

La cuota íntegra de la tasa por ocupación del dominio público con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas se determina multiplicando las cuantías fijas de la tarifa incluidas en el siguiente cuadro por la superficie de dominio público portuario ocupada y por el tiempo de ocupación previsto.

Concepto	Importe del metro por día	Importe del metro por mes	Importe del metro por año
Depósito de objetos y materiales utilizados en la manipulación de mercancías, suministro o avituallamiento a buques, embarques y desembarques de pasajeros,	0,1400 €	3,7400 €	41,2100 €



equipajes y vehículos			
Depósito de materiales de construcción, vallas, puntales, caballetes, andamios y otras instalaciones análogas	0,1700 €	4,7000 €	51,2300 €
Depósito de utensilios de pesca	0,1200 €	3,3400 €	36,4600 €
Depósito de aparatos de venta automática y ocupación del dominio público portuario con sillas, mesas, tribunas, tarimas y otros bienes muebles similares	0,3200 €	8,6900 €	94,7800 €
Depósito de objetos y materiales utilizados en la prestación de cualquier otro servicio o actividad	0,1500 €	4,1900 €	45,7400 €

## SECCIÓN CUARTA. TASA POR LA ESTANCIA DE BUQUES EN LA ZONA DE VARADERO (T04)

### Artículo 145. Hecho imponible.

1. El hecho imponible de la tasa por la estancia de buques en la zona de varadero consiste en la utilización privativa del dominio público portuario en ocasión de la estancia de los buques o embarcaciones en los espacios terrestres de la zona de servicio destinados a varadero.

2. Si la utilización privativa tiene lugar en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa sólo es exigible en caso de que los buques o las embarcaciones utilicen de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

### Artículo 146. Sujeto pasivo.

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa por la estancia de buques en la zona de varadero, en concepto de contribuyente, las personas físicas o jurídicas y las entidades a las que se refiere el artículo 35.4 de la Ley general tributaria a favor de las cuales se otorgue la autorización para utilizar el dominio público portuario con el buque o embarcación o, en su defecto, las que se beneficien de la utilización si se ha procedido sin la autorización pertinente.

2. Tienen la condición de sujetos pasivos de esta tasa, en concepto de sustituto del contribuyente:

a) En los buques pesqueros, si están consignados, el consignatario. De lo contrario, y de forma solidaria, las personas físicas o jurídicas que llevan a cabo la actividad de reparación o mantenimiento del buque en la zona del varadero, el propietario y el armador del buque si, en este segundo caso, se trata de personas físicas, jurídicas o entidades sin personalidad jurídica distintas.

b) En los buques que no son de pesca, si están consignados, el consignatario. De lo contrario, y de forma solidaria, las personas físicas o jurídicas que lleven a cabo la actividad de reparación o mantenimiento del buque en la zona del varadero, el propietario, el naviero y el capitán o patrón del buque.

### Artículo 147. Acreditación y exigibilidad.

1. La tasa por la estancia de buques en la zona de varadero se acredita cuando se inicia la utilización privativa del dominio público portuario, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la pertinente autorización.

2. Si se hubiese producido la utilización privativa del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa tiene lugar en el momento de inicio de dicha utilización.

3. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado.



4. Si por causa no imputable al sujeto pasivo no se llega a consumir íntegramente el período de utilización autorizado, puede solicitarse la devolución de la parte de la cuota correspondiente a los días que quedan para completar dicho período.

**Artículo 148. Elementos de cuantificación de la tasa.**

1. Los elementos de cuantificación de la tasa por la estancia de buques en la zona de varadero son:

- a) La superficie de dominio público portuario utilizada.
- b) El tiempo de utilización del dominio público portuario.
- c) La clase de buque o embarcación.

2. La superficie de dominio público portuario utilizada se computa en metros cuadrados y se calcula multiplicando la eslora máxima del buque o embarcación por la manga máxima.

3. El tiempo de utilización del dominio público portuario se computa por días completos. Como regla general, los plazos inicial y final del período de utilización coinciden con las fechas de otorgamiento y extinción de la autorización pertinente. No obstante, cuando la utilización del dominio público portuario se haya efectuado sin solicitar la autorización, dichos plazos se corresponden con los días de inicio y finalización de la ocupación.

4. El primer día de ocupación siempre se considera completo. El último día, sin embargo, solamente se considera completo si la ocupación cesa después de las doce del mediodía.

5. Los buques o embarcaciones se clasifican en pesqueros y el resto.

**Artículo 149. Cuota tributaria.**

1. La cuota íntegra de la tasa por la estancia de buques en la zona de varadero se determina multiplicando las cuantías fijas de la tarifa incluidas en el siguiente cuadro por la superficie de dominio público portuario ocupada y por el tiempo de ocupación utilizado.

Tipo de buque	Valor del metro cuadrado por día			
	Día 1	Día 2 a 7	Día 8 a 30	Día 31 en adelante
Buques pesqueros	0,1900 €	0,1226 €	0,0791 €	0,0510 €
Resto de buques	0,5661 €	0,3652 €	0,2356 €	0,1520 €

2. Para determinar la cuota íntegra de la tasa, la tarifa debe aplicarse de modo escalonado.

3. Si el buque o la embarcación que utiliza la zona de varadero está destinado a la prestación de un servicio portuario, las personas obligadas tributariamente pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 20% de la cuota íntegra de la tasa.

## CAPÍTULO IV

### Tasas portuarias por el aprovechamiento especial del dominio público portuario

#### SECCIÓN PRIMERA. TASA DE ENTRADA Y ESTANCIA DE BUQUES (TA1)

**Artículo 150. Hecho imponible.**

1. El hecho imponible de la tasa de entrada y estancia de buques consiste en la utilización de cualquier bien de dominio público portuario, efectuada por el buque, en ocasión de las operaciones portuarias de entrada y estancia, incluidas las aguas del puerto, los canales de acceso y las zonas de fondeo o anclaje.

2. Si las operaciones portuarias de entrada y estancia tienen lugar en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solamente es exigible si el buque utiliza de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

**Artículo 151. Supuestos de no sujeción.**

No están sujetos a la tasa por la estancia de buques en la zona de varadero los buques sujetos y no exentos de las tasas de la pesca fresca y de las embarcaciones de recreo.

**Artículo 152. Sujeto pasivo.**

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa por la estancia de buques en la zona de varadero, en concepto de contribuyente y, además, de forma solidaria, el propietario, el naviero y el capitán o patrón del buque.

2. Tiene la condición de sujeto pasivo de esta tasa, en concepto de sustituto del contribuyente, el consignatario del buque cuando este se encuentra consignado.

**Artículo 153. Exenciones.**

Están exentos de la tasa por la estancia de buques en la zona de varadero:

a) Los buques cuya titularidad corresponde a la Administración general del Estado, de las comunidades autónomas o de los municipios que estén destinados exclusivamente a la prestación de servicios oficiales de su competencia bajo el régimen de gestión directa.

b) Los buques en servicio oficial de la Unión Europea o de uno de los estados miembros de la Unión Europea que estén destinados exclusivamente a la prestación de servicios de su competencia bajo el régimen de gestión directa.

c) La Cruz Roja, respecto a las actividades propias que tiene encomendadas esta institución en materia de salvamento marítimo, y otras organizaciones no gubernamentales en casos de ocupación temporal vinculada a acciones concretas de rescate de personas u otras tareas humanitarias.

**Artículo 154. Acreditación y exigibilidad.**

1. La tasa por la estancia de buques en la zona de varadero se acredita cuando el buque entra en las aguas de la zona de servicio del puerto, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la correspondiente autorización.

2. Si se hubiese producido la utilización del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa tiene lugar en el momento de inicio de dicha utilización.

3. El pago de la deuda tributaria se efectúa por adelantado. No obstante, cuando resulta aplicable la reducción por estancia prolongada, las personas obligadas tributariamente deben pagar la deuda con periodicidad mensual.

4. Si el período de estancia autorizado tiene que ampliarse, las personas obligadas tributariamente deben formular una nueva solicitud y abonar nuevamente por adelantado el correspondiente importe.



5. Si, por causa no imputable al sujeto pasivo, no se llega a consumir íntegramente el período de estancia autorizado, las partes tributarias obligadas pueden solicitar la devolución de la parte de la cuota correspondiente a las horas que faltan para completar dicho período.

**Artículo 155. Elementos de cuantificación de la tasa.**

1. Los elementos de cuantificación de la tasa por la estancia de buques en la zona de varadero son:

- a) El arqueo bruto del buque.
- b) El tiempo de utilización del dominio público portuario.

2. El tiempo de utilización del dominio público portuario se computa en horas y minutos. El tiempo de utilización efectiva se calcula a partir del momento de la puesta a disposición o reserva del puesto de atraque o anclaje hasta que el buque abandona la zona de servicio. El tiempo de utilización se computa al 50% si la entrada y la estancia del buque tienen lugar en días festivos y fines de semana mientras se espera el inicio del conjunto de operaciones comerciales en día laborable.

**Artículo 156. Cuota tributaria.**

1. La cuota íntegra de la tasa por la estancia de buques en la zona de varadero se determina multiplicando la cuantía fija de 0,50 euros por cada 100 toneladas de registro bruto (o por cada 100 unidades de arqueo) o fracción y por el tiempo de utilización del dominio público portuario. La cantidad así obtenida se modula mediante la aplicación de los siguientes coeficientes:

- a) Para buques de 0 a 10 GT: 0,80.
- b) Para buques de más de 10 a 100 GT: 0,85.
- c) Para buques de más de 100 a 400 GT: 0,90.
- d) Para buques de más de 400 a 4.000 GT: 0,95.
- e) Para buques de más de 4.000 a 6.000 GT: 1,05.
- f) Para buques de más de 6.000 GT: 1,15.

2. La cuota íntegra de la tasa, modulada de acuerdo con los coeficientes referidos en el apartado 1, se reduce en la proporción que corresponda en alguna de las siguientes circunstancias:

- a) El tipo de navegación, atendiendo a las emisiones emitidas.
- b) La utilización de instalaciones en régimen de autorización o concesión administrativa.
- c) Estancias prolongadas.
- d) Arribada forzada.
- e) Cruceros turísticos, siempre que cumplan los estándares ambientales.
- f) Transporte marítimo de corta distancia, siempre que cumpla los estándares ambientales.

3. La cuota de la tasa solamente puede ser objeto de una reducción. En caso de que se den los requisitos para aplicar dos o más reducciones, debe aplicarse la que resulte más favorable a la persona obligada tributariamente.

4. En consideración al tipo de navegación, la cuota íntegra de la tasa se reduce en un 10% en el caso de buques con bandera de un estado miembro de la Unión Europea registrados en el territorio de la Unión y que efectúen navegación interior a la Unión Europea.

5. La cuota íntegra de la tasa se reduce en un 40% si las operaciones portuarias de entrada y estancia tienen lugar en infraestructuras portuarias u otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización o concesión administrativa, siempre que se cumplan los estándares ambientales.

6. Teniendo en cuenta una estancia prolongada, la cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50% en los siguientes casos:



- a) Buques turísticos locales.
- b) Buques destinados al dragado y al avituallamiento.
- c) Buques destinados a la prestación de servicios portuarios generales o específicos.
- d) Buques destinados a la acuicultura o a constituir viveros flotantes.
- e) Embarcaciones profesionales dedicadas al alquiler, con o sin patrón.
- f) Buques en construcción, reparación, transformación y desguace.
- g) Buques pesqueros cuya última operación de descarga o transbordo se haya realizado en el puerto y se encuentren en paro biológico o veda.
- h) Buques en depósito judicial.
- i) Buques, incluidos los pesqueros, inactivos.
- j) Otros buques cuya estancia sea superior a un mes.

7. En los casos de las letras i y j, a partir del segundo mes de estancia la reducción es del 40%; el tercer mes, del 30%; el cuarto mes, del 20%, y el quinto mes, del 10%. Transcurridos seis meses desde la entrada y estancia, no debe aplicarse ninguna reducción.

8. La cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50% si la entrada y la estancia del buque se produce por arribada forzosa. Esta reducción solamente debe aplicarse durante los primeros siete días de estancia del buque.

9. La cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50% si el buque tiene la consideración de crucero turístico y cumple los estándares ambientales.

10. La cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50% si el buque efectúa transporte marítimo de corta distancia y cumple los estándares ambientales. Para el transporte marítimo de corta distancia, hay que atenerse a lo que determine el derecho marítimo comunitario e internacional.

11. La cuota íntegra de la tasa, reducida en la forma establecida en el apartado 2, puede ser objeto de alguna bonificación por protección del medio ambiente.

12. La cuota íntegra de la tasa solamente puede ser objeto de una bonificación. En caso de que se den los requisitos para aplicar dos o más bonificaciones, solamente se aplica la que resulte más favorable al obligado tributario.

13. Si los buques operados por un mismo naviero o de crucero turístico, o, en su caso, de diferentes compañías navieras pero que dispongan de acuerdos de explotación compartida, realizan más de doce escalas en una misma infraestructura portuaria durante el año natural, y cumplen los estándares ambientales, los obligados tributarios pueden solicitar la aplicación de las bonificaciones detalladas en la siguiente tabla:

Tipo de buque	Número de escalas al año				
	13 a 18	19 a 24	25 a 40	41 a 60	De 61 en adelante
Buques de arqueo de hasta 15.000 GT	10%	25%	40%	50%	55%
Buques de arqueo superior a 15.000 GT	15%	30%	45%	55%	60%

14. Si el capitán o el patrón de un buque comercial acredita ante Puertos de la Generalidad el cumplimiento de condiciones de respeto al medio ambiente que mejoran las que exigen las normas y los convenios internacionales, y, además, tiene suscrito un acuerdo con la autoridad portuaria en materia de buenas prácticas ambientales asociadas a las operaciones y a la estancia de los buques en el puerto, las personas obligadas tributariamente pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 50%.



**15.** Si el capitán o el patrón de un buque de menos de 24 metros de eslora y autorizado para un máximo de doce pasajeros acredita ante Puertos de la Generalidad la entrega de todo su rechazo a una empresa autorizada para prestar el servicio portuario específico de recepción del rechazo generado por buques y embarcaciones y residuos de carga en la infraestructura portuaria de base, las personas obligadas tributariamente pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 50%.

**16.** Si un buque ha obtenido el certificado distintivo verde (Green Award) otorgado por la Fundación Distintivo Verde (Green Award Foundation) de Rotterdam, las partes tributarias obligadas pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 10%.

## SECCIÓN SEGUNDA. TASA DE ATRAQUE DE BUQUES (TA2)

### **Artículo 157.** *Hecho imponible.*

**1.** El hecho imponible de la tasa de atraque de buques consiste en la utilización de cualquier bien de dominio público portuario efectuada por el buque en ocasión de la operación portuaria de atraque, incluidos las obras de atraque y los elementos fijos de amarre.

**2.** Si la operación portuaria de atraque tiene lugar en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solamente es exigible si el buque utiliza de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

### **Artículo 158.** *Supuestos de no sujeción.*

No queda sujeto a la tasa el atraque de los buques sujetos a las tasas de la pesca fresca y de las embarcaciones de recreo que no estén exentos de la misma.

### **Artículo 159.** *Sujeto pasivo.*

**1.** Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa de atraque, en concepto de contribuyente y, además, de forma solidaria, el propietario, el naviero y el capitán o patrón del buque.

**2.** Tiene la condición de sujeto pasivo de la tasa de atraque, en concepto de sustituto del contribuyente, el consignatario del buque, cuando está consignado.

### **Artículo 160.** *Exenciones.*

Están exentos de la tasa de atraque:

a) Los buques cuya titularidad corresponde a la Administración general del Estado, de las comunidades autónomas o de los municipios que estén destinados exclusivamente a la prestación de servicios oficiales de su competencia bajo el régimen de gestión directa.

b) Los buques en servicio oficial de la Unión Europea o de uno de los estados miembros de la Unión Europea que estén destinados de forma exclusiva a la prestación de servicios de su competencia bajo el régimen de gestión directa.

c) La Cruz Roja, respecto a las actividades propias que tiene encomendadas esta institución en materia de salvamento marítimo, y otras organizaciones no gubernamentales en casos de ocupación temporal vinculada a acciones concretas de rescate de personas u otras tareas humanitarias.

### **Artículo 161.** *Acreditación y exigibilidad.*

**1.** La tasa de atraque de buques se acredita cuando el buque realiza la operación de atraque, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la correspondiente autorización.



2. Si se hubiese producido la utilización del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa tiene lugar en el momento de inicio de dicha utilización.

3. Si, por causa no imputable al sujeto pasivo, no se llega a consumir todo el período de atraque autorizado, las partes tributarias obligadas pueden solicitar la devolución de la parte de la cuota correspondiente a las horas que faltan para completar dicho período.

4. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado. No obstante, cuando resulte aplicable la reducción por atraque prolongado, las personas obligadas tributariamente deben pagar la deuda con periodicidad mensual.

5. Si el período de atraque autorizado debe ser ampliado, las personas obligadas tributariamente deben formular una nueva solicitud y abonar nuevamente por adelantado el correspondiente importe.

#### **Artículo 162.** *Elementos de cuantificación de la tasa.*

1. Los elementos de cuantificación de la tasa de atraque de buques son:

- a) La eslora máxima del buque medida en metros lineales.
- b) El tiempo de utilización del dominio público portuario.

2. El tiempo de utilización del dominio público portuario se computa en horas y minutos. Este período se calcula desde la hora para la que se ha reservado el atraque hasta el momento en el que el buque larga la última amarra. El tiempo de utilización se computa al 50% cuando el atraque del buque tiene lugar en días festivos y fines de semana mientras se espera el inicio del conjunto de operaciones comerciales en día laborable.

3. Si un buque transporta mercancías peligrosas y necesita disponer de zonas de seguridad en proa, en popa, o en ambas a la vez, para el cálculo de la cuota íntegra debe tomarse en consideración, junto a la eslora máxima del buque, la longitud de dichas zonas.

#### **Artículo 163.** *Cuota tributaria.*

1. La cuota íntegra de la tasa de atraque de buques se determina multiplicando la cuantía fija de 0,070 euros por la eslora máxima del buque medida en metros lineales y por el tiempo de utilización del dominio público portuario. La cantidad así obtenida se modula mediante la aplicación de los siguientes coeficientes:

- a) Buques de calado de hasta 3 metros: 0,50.
- b) Buques de calado superior a 3 metros y de hasta 8 metros: 1.
- c) Buques de calado superior a 8 metros: 2.

2. La cuota íntegra de la tasa, modulada de acuerdo con los coeficientes establecidos en el artículo 162, se reduce en la proporción que corresponda cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Tipo de atraque.
- b) Atraques prolongados.
- c) Transporte marítimo de corta distancia, siempre que cumpla los estándares ambientales.

3. La cuota de la tasa solamente puede ser objeto de una reducción. En caso de que se den los requisitos para aplicar más de una reducción, solamente debe practicarse la que resulte más favorable a la parte tributaria obligada.

4. En consideración al tipo de atraque, la cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50% en los siguientes casos:



a) Buques atracados de punta en los muelles o pantalanes, excepto los catamaranes (barcos de doble o triple casco).

b) Buques abarloados a otro ya atracado de costado en el muelle o a otros buques abarloados, siempre que su eslora máxima sea igual o inferior a la del buque atracado en el muelle o a la de los otros buques abarloados a este. Si la eslora máxima es superior, debe abonar, además, el exceso, de acuerdo con lo establecido por el cálculo de la cuota íntegra.

5. En consideración a un atraque prolongado, la cuota íntegra de la tasa se reduce en la forma indicada en la tasa de entrada y estancia de buques (TA1).

6. La cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50% si el buque realiza transporte marítimo de corta distancia y cumple los estándares ambientales.

### SECCIÓN TERCERA. TASA DE CARGA, DESCARGA, TRANSBORDO Y TRÁFICO DE MERCANCÍAS (TA3M)

#### **Artículo 164. Hecho imponible.**

1. El hecho imponible de la tasa de carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías consiste en la utilización de cualquier bien de dominio público portuario, efectuada por la mercancía y sus elementos de transporte, en ocasión de alguna de las operaciones portuarias de carga, descarga, transbordo y tráfico terrestre o marítimo.

2. Si alguna de las operaciones portuarias de carga, descarga, transbordo y tráfico terrestre o marítimo tiene lugar en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solamente es exigible si la mercancía y sus elementos de transporte utilizan de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

3. Esta tasa comprende el derecho del contribuyente a que las mercancías cargadas o descargadas utilizando medios no rodantes ocupen la zona de tráfico portuaria descubierta o se queden en esta durante el mismo día de carga o descarga y el inmediato anterior o posterior, respectivamente. Del mismo modo, incluye la utilización de las rampas fijas y el cantil para las operaciones de carga y descarga efectuada por los vehículos que transportan las mercancías por medios rodantes. Esta tasa no comprende la utilización de la maquinaria, rampas mecánicas, pasarelas y otros elementos móviles para efectuar las operaciones portuarias.

#### **Artículo 165. Supuestos de no sujeción.**

No están sujetos a la tasa de carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías los productos pesqueros sujetos a la tasa de la pesca fresca que no estén exentos de la misma.

#### **Artículo 166. Sujeto pasivo.**

1. En las operaciones portuarias de carga, descarga, transbordo y tráfico marítimo, tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa, en concepto de contribuyente y, además, de forma solidaria, el naviero, el propietario de la mercancía y el capitán o patrón del buque.

2. En la operación portuaria de tráfico terrestre, tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa, en concepto de contribuyente y, además, de forma solidaria, el propietario de la mercancía y la parte transitaria o el operador logístico que represente la mercancía.

3. En las operaciones portuarias de carga, descarga, transbordo y tráfico marítimo, tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa, en concepto de sustituto del contribuyente:

a) En las infraestructuras portuarias o cualquier bien de dominio público portuario en régimen de autorización o concesión administrativa, la persona autorizada o concesionaria.



b) En las infraestructuras portuarias gestionadas directamente por Puertos de la Generalidad, si la mercancía está consignada, la parte consignataria, transitaria o el operador logístico representante de la mercancía, o bien, si la mercancía no está consignada, la parte consignataria del buque, si está consignado.

4. En la operación portuaria de tráfico terrestre, si la mercancía tiene por destino una instalación en concesión o autorización, la condición de sujeto pasivo, en concepto de sustituto del contribuyente, corresponde al concesionario o a la persona autorizada que las expida o reciba.

#### **Artículo 167. Exenciones.**

Están exentos de la tasa de carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías:

a) La Cruz Roja, respecto a las actividades propias que tiene encomendadas esta institución en materia de salvamento marítimo, y otras organizaciones no gubernamentales en casos de ocupación temporal vinculada a acciones concretas de rescate de personas u otras tareas humanitarias.

b) Las mercancías enviadas con finalidad humanitaria a zonas o regiones en crisis o de emergencia por entidades sin ánimo de lucro legalmente constituidas.

c) El material de la Administración general del Estado, de las comunidades autónomas y de los municipios que esté destinado exclusivamente a la prestación de servicios oficiales de su competencia bajo el régimen de gestión directa.

d) El material de la Unión Europea o de uno de los estados miembros de la Unión Europea que esté destinado exclusivamente a la prestación de servicios oficiales de su competencia bajo el régimen de gestión directa.

#### **Artículo 168. Acreditación y exigibilidad.**

1. La tasa de carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías se acredita en el momento en que la mercancía y sus elementos de transporte inician el paso por la zona de servicio, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la correspondiente autorización.

2. Si se hubiese producido la utilización del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa se produce en el momento de inicio de la utilización.

3. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado.

#### **Artículo 169. Elementos de cuantificación de la tasa.**

1. Los elementos de cuantificación de la tasa de carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías son:

a) El tipo de mercancía.

b) El peso de la mercancía medido en toneladas.

c) El tipo de operación portuaria.

2. Las mercancías se clasifican en cinco grupos, en la forma prevista en el anexo sobre asignación de grupos de mercancías contenidas en el texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante, aprobado por el Real decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

3. El peso de las mercancías se computa en toneladas métricas.

4. Las operaciones portuarias se dividen en:

a) Carga.

b) Descarga.

c) Transbordo.

d) Tráfico marítimo.



e) Tráfico terrestre.

**Artículo 170. Cuota tributaria.**

1. La cuota íntegra de la tasa de carga, descarga, transbordo y tráfico de mercancías se determina multiplicando la cuantía de las tarifas incluidas en el cuadro siguiente según el grupo de mercancía por el peso de la mercancía medido en toneladas.

Grupos de mercancías	Precio tonelada (€)
1	0,72
2	0,90
3	1,38
4	2,03
5	3,14

2. A los envases, embalajes, contenedores, cisternas u otros elementos, tengan o no el carácter de perdidos o efímeros, que se utilicen para contener las mercancías en el transporte, así como a los camiones, a los remolques, cabezas tractoras y semirremolques que como tales elementos terrestres se embarquen o desembarquen, vacíos o no de mercancías, se les debe aplicar la cuantía fija de 3 euros por unidad equivalente de 20 pies TEU, aparte de la correspondiente tasa de mercancías, si procede.

3. Si se trata de mercancías y elementos de transporte en operaciones de transbordo y las de tráfico marítimo o terrestre la cuota íntegra es el 50% de la obtenida por la aplicación de la cuantía establecida en el apartado 2.

4. La cuota íntegra de la tasa se reduce en la proporción que corresponde si se da alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Utilización de instalaciones portuarias en régimen de autorización o concesión administrativa.
- b) Volumen manipulado.

5. La cuota de la tasa solamente puede ser objeto de una reducción. En caso de que se den los requisitos para aplicar más de una reducción, solamente hay que practicar la que resulte más favorable a la parte tributaria obligada.

6. La cuota íntegra de la tasa se reduce en un 50% si alguna de las operaciones portuarias de carga, descarga, transbordo, tráfico marítimo o terrestre tienen lugar en infraestructuras portuarias u otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización o concesión administrativa.

7. La cuota íntegra de la tasa se reduce en función del volumen de mercancía anual manipulada para cada código o grupos de código asociados a un tráfico según determine Puertos de la Generalidad, de acuerdo con las siguientes tablas:

Descuento	Grupo 1/2 (a granel)		Grupo 3/4/5 - Grupo 1-2 (unitizada)	
	de toneladas	hasta	de toneladas	hasta
5%	0	10.000	0	5.000
10%	10.001	20.000	5.001	10.000
15%	20.001	40.000	10.001	20.000



20%	40.001	80.000	20.001	40.000
30%	80.001	120.000	40.001	60.000
40%	120.001	160.000	60.001	80.000
50%	más de 160.000		más de 80.000	

8. La cuota íntegra de la tasa, reducida del modo que determina el apartado 7, puede ser objeto de bonificaciones por las siguientes circunstancias:

- a) Fomento de la exportación.
- b) Captación, consolidación y crecimiento de tráficos o tráfico especial.

9. Para fomentar la exportación, las mercancías embarcadas tienen una bonificación del 10% de la cuota íntegra de la tasa.

10. El Comité Ejecutivo de Puertos de la Generalidad, para incentivar la captación, la consolidación y el crecimiento de tráficos o de tráfico especial de grupos 3, 4 y 5 considerados de interés estratégico para un determinado puerto o territorio, debe fijar una bonificación, con carácter anual, de un máximo del 40% de la cuota íntegra de la tasa, para el tráfico o tránsito que se califique como prioritario o estratégico para el puerto o territorio, y debe determinar las condiciones aplicables atendiendo las singularidades del tráfico o tránsito. El contribuyente puede solicitar anualmente la aplicación de esta bonificación.

## SECCIÓN CUARTA. TASA DE EMBARQUE, DESEMBARQUE Y TRÁNSITO DE PASAJEROS EN RÉGIMEN DE PASAJE (TA3P)

### Artículo 171. Hecho imponible.

1. El hecho imponible de la tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje consiste en la utilización de cualquier bien de dominio público portuario, efectuada por el pasajero en régimen de pasaje en ocasión de alguna de las operaciones portuarias de embarque, desembarque o tránsito.

2. Si alguna de las operaciones portuarias de embarque, desembarque o tránsito tiene lugar en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solo es exigible en el caso de que la mercancía y sus elementos de transporte utilicen de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

3. La tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje no comprende la utilización de la maquinaria, rampas mecánicas, pasarelas y otros elementos móviles necesarios para las operaciones portuarias de embarque y desembarque.

### Artículo 172. Sujeto pasivo.

1. Tiene la condición de sujeto pasivo de la tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje, en concepto de contribuyente, el pasajero.

2. Tiene la condición de sujeto pasivo de esta tasa, en concepto de sustituto del contribuyente y, además, de forma solidaria, el naviero y el capitán o patrón del buque, o la parte consignataria, en este último caso, si el buque está consignado.

### Artículo 173. Exenciones.

Están exentos de la tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje:

- a) Los menores de cuatro años.



b) El personal de la Administración general del Estado, de las comunidades autónomas y de los municipios en servicio oficial.

c) El personal de la Unión Europea o de uno de los estados miembros de la Unión Europea en servicio oficial.

#### **Artículo 174. Acreditación y exigibilidad.**

1. La tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje, si la cuota íntegra se calcula conforme al método de estimación directa, se acredita al iniciarse la operación de embarque, desembarque o tránsito de los pasajeros, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la correspondiente autorización.

2. Si se hubiera producido la utilización del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa se produce en el momento de inicio de dicha utilización.

3. Si la cuota íntegra se calcula conforme al método de estimación objetiva, la tasa se acredita el 1 de enero de cada año. En este caso, su período impositivo coincide con el año natural.

4. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado, salvo en el caso de los buques turísticos locales que determinen la cuota tributaria por el método de estimación directa.

5. En el caso de los buques turísticos locales, si la cuota tributaria se determina por el método de estimación directa, las personas obligadas tributariamente deben pagar la deuda tributaria con periodicidad mensual. En cambio, si se determina por el método de estimación objetiva, la deuda debe pagarse con periodicidad anual.

#### **Artículo 175. Elementos de cuantificación de la tasa.**

1. Los elementos de cuantificación de la tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje son:

- a) La clase de buque.
- b) El tipo de navegación.
- c) La modalidad del pasaje.
- d) El número de pasajeros.

2. Los buques se clasifican en ordinarios y turísticos locales.

3. El tipo de navegación se ordena en interior o exterior a la Unión Europea.

4. La modalidad del pasaje se divide en:

- a) Crucero turístico en embarque o desembarque.
- b) Crucero turístico en tránsito.
- c) Régimen de transporte.

#### **Artículo 176. Cuota tributaria.**

1. La cuota íntegra de la tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje puede calcularse por los métodos de estimación directa y de estimación objetiva.

2. La cuota íntegra de la tasa debe determinarse con carácter general por el método de estimación directa. No obstante, previa solicitud de la persona obligada tributariamente, la cuota íntegra de la tasa debe determinarse por el método de estimación objetiva.



3. No pueden aplicarse simultáneamente los métodos de estimación directa y objetiva.

4. En el método de estimación directa, la cuota íntegra de la tasa se determina multiplicando las cuantías fijas de la tarifa incluidas en el siguiente cuadro por el número de pasajeros y vehículos.

	Navegación interior en la Unión Europea	Navegación exterior en la Unión Europea
<b>1 Buques ordinarios</b>		
A) Pasajero:		
a) Pasajero de crucero en embarque o desembarque	3,19 €	3,99 €
b) Pasajero de crucero en tránsito	2,55 €	3,19 €
c) Pasajero en régimen de transporte	1,91 €	2,39 €
B) Vehículo		
a) Motos y vehículos o remolques de dos ruedas	1,74 €	2,18 €
b) Coches de turismo y demás vehículos automóviles	6,96 €	8,70 €
c) Autocares y demás vehículos de transporte colectivo	27,84 €	34,80 €
d) Otros vehículos de tracción mecánica	12,18 €	15,23 €
<b>2 Buques turísticos locales</b>		
A) Pasajero:		
	0,051 €	
B) Vehículo:		
a) Motocicleta	1,30 €	
b) Automóvil	5,22 €	

5. El método de estimación objetiva solo es aplicable en el caso de los buques turísticos locales.

6. En el método de estimación objetiva, la cuota íntegra de la tasa se determina multiplicando la cuantía fija de 0,040 euros por el número medio de pasajeros al día y por 365 días. A tales efectos, el promedio de pasajeros al día no puede ser inferior a cinco ni superior a cien. Corresponde a Puertos de la Generalidad determinar con carácter anual el promedio de pasajeros aplicable a cada infraestructura portuaria. A tal efecto, los acuerdos que adopte Puertos de la Generalidad deben ir precedidos de un período de información pública por un plazo no inferior a veinte días y de un estudio que justifique su procedencia. Para su eficacia, dichos acuerdos deben publicarse en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* antes del 1 de enero de cada año. Si en un ejercicio concreto Puertos de la Generalidad no adopta este acuerdo, debe entenderse tácitamente prorrogado el adoptado para el ejercicio anterior.

7. La cuota íntegra de la tasa determinada por el método de estimación directa se reduce en un 50% cuando las operaciones portuarias de embarque, desembarque o tránsito de pasajeros en régimen de pasaje



tengan lugar en infraestructuras portuarias u otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización o concesión administrativa.

8. Los contribuyentes que se acojan al método de estimación objetiva disfrutan de una bonificación del 10% de la cuota íntegra de la tasa. Esta bonificación debe aplicarla de oficio Puertos de la Generalidad.

#### SECCIÓN QUINTA. TASA DE LA PESCA FRESCA (TA4)

##### **Artículo 177. Hecho imponible.**

1. El hecho imponible de la tasa de la pesca fresca consiste en la utilización por los buques pesqueros en actividad de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puerto y su estancia en el puesto de atraque, punto de amarre o lugar de anclaje que les haya sido asignado, y en la utilización por los productos de la pesca de las zonas de manipulación y servicios generales del puerto.

2. Si alguna de las operaciones portuarias de entrada, estancia, atraque, descarga, transbordo y tránsito terrestre tiene lugar en las infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solo es exigible si los buques pesqueros en actividad y los productos de la pesca utilizan de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

3. Los productos de la pesca comprenden cualquier tipo de recurso pesquero, inclusive los procedentes del marisqueo, la transformación en centros de engorde cuyos productos se descarguen en el puerto, la acuicultura y la extracción de coral. Se exceptúan, sin embargo, aquellos productos de la acuicultura a los que se da acceso a la zona de servicio por vía terrestre para su envasado y manipulación y no han sido vendidos en lonja o en centros o establecimientos autorizados por la comunidad autónoma ubicados en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad, que quedan sujetos a la tasa de la mercancía en el grupo 5 y no están exentos de la misma.

4. Para que los buques pesqueros queden sujetos a la tasa de pesca fresca es necesario que el valor de la pesca descargada o transbordada exceda de los 18.000 euros en cómputo anual. En caso de que no queden sujetos a ella, deben abonar la correspondiente tasa de entrada, estancia y atraque de buques, con el límite de 800 euros por buque y año en el caso de la flota de artes menores y palangre de fondo.

5. Los buques dedicados a la extracción de coral quedan siempre sujetos a la tasa de la pesca fresca.

6. El pago de la tasa de la pesca fresca a Puertos de la Generalidad autoriza a los buques pesqueros a permanecer en la infraestructura portuaria durante el plazo de un mes desde la fecha de inicio de las operaciones de descarga y transbordo. Transcurrido dicho plazo sin que se efectúen nuevas operaciones de esta clase en las infraestructuras portuarias de la Generalidad, los buques pesqueros quedan sujetos a las tasas de entrada y estancia y de atraque de buques, con excepción de los períodos de veda establecidos por la administración competente que superen este plazo, con un máximo de tres meses, y en el caso de los buques que descarguen productos de la pesca que se venden en las lonjas o en centros o establecimientos autorizados situados en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad.

##### **Artículo 178. Sujeto pasivo.**

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa de la pesca fresca, en concepto de contribuyente:

- a) El armador del buque de pesca, si los productos de la pesca acceden a la zona de servicio por vía marítima, o el naviero y el propietario de la pesca, de forma solidaria, si se trata de un buque mercante.
- b) El propietario de los productos de la pesca, si estos acceden a la zona de servicio por vía terrestre.

2. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa de la pesca fresca, en concepto de sustituto del contribuyente:



a) La parte concesionaria o autorizada, si los productos de la pesca son vendidos en lonja o en centros o establecimientos autorizados por la comunidad autónoma otorgados en concesión o autorización, ubicados en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad.

b) La persona que, en representación del propietario, efectúe la primera venta, si los productos de la pesca no son vendidos en lonja o en centros o establecimientos autorizados por la comunidad autónoma otorgados en concesión o autorización, ubicados en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad.

c) La parte concesionaria o autorizada, si los productos de la pesca acceden a la zona de servicio por vía terrestre, tienen por destino una instalación en concesión o autorización y no son vendidos en lonja o en centros o establecimientos autorizados por la comunidad autónoma, situados en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad.

3. El sujeto pasivo de la tasa de la pesca fresca debe repercutir importe de la misma al primer comprador de los productos de la pesca. La repercusión debe formalizarse en la factura o documento análogo que incorpore el tributo y el tipo aplicable.

#### **Artículo 179. Exenciones.**

Están exentos de la tasa de la pesca fresca los productos de la pesca que el armador entregue a sus trabajadores para su consumo personal, con el límite máximo de tres kilogramos por persona y día, o bien lo que establezca la normativa de comercialización.

#### **Artículo 180. Acreditación y exigibilidad.**

1. La tasa de la pesca fresca se acredita cuando el buque de pesca o los productos de la pesca inician su paso por la zona de servicio, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la correspondiente autorización.

2. Si se hubiera producido la utilización del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa de la pesca fresca se produce en el momento de inicio de la utilización.

3. Las partes tributarias obligadas deben pagar la deuda tributaria con periodicidad mensual.

#### **Artículo 181. Elementos de cuantificación de la tasa.**

1. La base imponible de la tasa de la pesca fresca es el valor de los productos de la pesca. Este valor se determina del siguiente modo:

a) El que se obtenga por la venta de los productos de la pesca mediante subasta en las lonjas o en centros o establecimientos autorizados por la comunidad autónoma, ubicados en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad.

b) Si los productos de la pesca no fueran vendidos mediante subasta, debe determinarse con el valor medio obtenido en las subastas de la misma especie realizadas el mismo día o, en su defecto y sucesivamente, en la semana o el mes anterior.

c) En los demás casos, debe determinarse teniendo en cuenta las condiciones habituales del mercado. A tales efectos la Administración pesquera debe publicar el precio de referencia anual del coral.

2. El tipo de gravamen de la tasa, de carácter no acumulativo, es:

a) Del 1% en los casos de productos de la acuicultura y productos procedentes de operaciones de transferencia o de centros de engorde.

b) Del 1% en los casos de productos de la pesca autorizados por Puertos de la Generalidad a entrar en la zona de servicio por vía terrestre para su subasta o clasificación, salvo que provengan de otro puerto gestionado por la entidad.



c) Del 2% si los productos de la pesca se venden en las lonjas o en centros o establecimientos autorizados por la comunidad autónoma ubicados en las infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad.

d) Del 4% en los demás casos.

3. La cuota íntegra de la tasa se determina aplicando el tipo de gravamen a la base imponible.

#### SECCIÓN SEXTA. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS O DE RECREO (TA5)

##### **Artículo 182.** *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de la tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo consiste en la utilización por las embarcaciones deportivas o de tiempo libre de las aguas del puerto, canales de acceso, obras de abrigo y, si procede, de las zonas de anclaje o de las instalaciones de amarre, atraque en muelles o en muelles de pilotes del puerto, accesos terrestres y vías de circulación.

2. Si alguna de las operaciones portuarias de entrada, estancia, atraque, descarga y desembarque tiene lugar en las infraestructuras portuarias y demás bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solo es exigible en caso de que los buques de recreo y su tripulación utilicen de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

##### **Artículo 183.** *Supuestos de no sujeción.*

No están sujetos a la tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo los buques turísticos locales, los cruceros turísticos, las embarcaciones profesionales dedicadas al alquiler con o sin patrón y las que realizan transporte de mercancías.

##### **Artículo 184.** *Sujeto pasivo.*

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo, en concepto de contribuyente y, además, de forma solidaria, el propietario y el capitán o patrón de la embarcación.

2. En las infraestructuras portuarias otorgadas en autorización, concesión o contrato administrativo, tiene la condición de sustituto del contribuyente de esta tasa la parte concesionaria o autorizada.

##### **Artículo 185.** *Acreditación y exigibilidad.*

1. La tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo, si la cuota íntegra se calcula conforme al método de estimación directa, se acredita cuando la embarcación de recreo entra en las aguas portuarias o cuando se produce la puesta a disposición del atraque o puesto de anclaje, momento que, a tales efectos, se entiende que coincide con el del otorgamiento de la correspondiente autorización.

2. Si se hubiera producido la utilización del dominio público portuario sin solicitar autorización, la acreditación de la tasa tiene lugar en el momento de inicio de dicha utilización.

3. Si la cuota íntegra se calcula conforme al método de estimación objetiva, la tasa se acredita el 1 de enero de cada año. En este caso, su período impositivo coincide con el año natural.

4. En las infraestructuras portuarias gestionadas directamente por Puertos de la Generalidad, el pago de la deuda tributaria es exigible por adelantado, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Para las embarcaciones transeúntes, la cantidad que corresponde por el período de estancia que se autorice. Si dicho período debe ampliarse, el sujeto pasivo debe formular nueva solicitud y abonar otra vez por adelantado el importe correspondiente al plazo ampliado.

b) Para las embarcaciones de base, la cantidad que corresponde por períodos no inferiores a seis meses ni superiores a un año.



5. Si por causa no imputable al sujeto pasivo no se llega a consumir en su integridad el período de estancia autorizado, las partes obligadas tributariamente pueden solicitar la devolución de la parte de la cuota correspondiente a los días que quedan para completar dicho período.

6. En las infraestructuras portuarias en régimen de concesión o autorización, el pago de la deuda tributaria es exigible de acuerdo con los siguientes criterios:

a) En el método de estimación directa, el pago de la deuda tributaria debe efectuarse con periodicidad mensual.

b) En el método de estimación objetiva, el pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado con periodicidad anual.

#### **Artículo 186. Elementos de cuantificación de la tasa.**

1. Los elementos de cuantificación de la tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo son:

a) La superficie de dominio público portuario utilizada.

b) El tiempo de utilización del dominio público portuario.

c) La clase de embarcación de recreo.

d) La disponibilidad de los servicios de suministro de agua y energía eléctrica.

e) La modalidad de fondeo, atraque o estancia.

2. La superficie de dominio público portuario utilizada se computa en metros cuadrados y se calcula multiplicando la eslora máxima de la embarcación por la manga máxima.

3. El tiempo de utilización del dominio público portuario se computa por días completos. Los plazos inicial y final del período de utilización coinciden con las fechas de otorgamiento y extinción de la correspondiente autorización.

4. Si la utilización del dominio público portuario se ha efectuado sin solicitar la autorización, los plazos se corresponden con los días de inicio y finalización de la utilización.

5. El primer día de utilización se considera siempre completo. El último día, en cambio, solo se considera completo si se cesa en la utilización después de las doce del mediodía.

6. Las embarcaciones se clasifican en:

a) Embarcaciones de base.

b) Embarcaciones transeúntes.

7. El fondeo, el atraque o la estancia pueden adoptar alguna de las siguientes modalidades:

a) Anclaje con amarre a muerto.

b) Anclaje con medios propios.

c) Atraque de costado.

d) Atraque en punta.

e) Estancia en seco.

8. La estancia en seco se clasifica en:

a) Marina seca.

b) Zona de explanada.

c) Otros lugares en seco.



## Artículo 187. Cuota tributaria.

1. En las infraestructuras portuarias gestionadas directamente por Puertos de la Generalidad, la cuota íntegra de la tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo se determina multiplicando las cuantías fijas de la tarifa incluidas en el siguiente cuadro por la superficie de dominio público portuario utilizada y el número de días de utilización.

	Tipo de embarcación		Modalidad de fondeo, atraque o estancia		
	Anclaje con amarre a muerto	Anclaje con medios propios	Atraque de costado	Atraque en punta	Estancia en seco
Embarcación de base	0,166 €	0,106 €	0,437 €	0,191 €	0,106 €
Embarcación transeúnte	0,425 €	0,340 €	0,765 €	0,595 €	0,850 €

2. Si la infraestructura portuaria dispone de toma de agua, las cuantías fijas de la tarifa incluidas en el cuadro anterior deben incrementarse en 0,023 euros; si dispone de toma de energía eléctrica, deben incrementarse en 0,036 euros; si dispone de toma de agua y energía eléctrica, deben incrementarse en 0,059 euros; si dispone de muerto para el atraque, deben incrementarse en 0,059 euros, y si dispone de servicio adicional de temporada, deben incrementarse en 0,047 euros.

3. En las infraestructuras portuarias en régimen de concesión o autorización, la cuota íntegra de la tasa puede calcularse por los métodos de estimación directa y de estimación objetiva.

4. La cuota íntegra de la tasa debe determinarse con carácter general por el método de estimación directa. No obstante, previa solicitud de la persona obligada tributariamente, la cuota íntegra de la tasa debe determinarse por el método de estimación objetiva.

5. No pueden aplicarse simultáneamente los métodos de estimación directa y objetiva.

6. En el método de estimación directa, la cuota íntegra de la tasa se determina multiplicando las cuantías fijas que se señalan a continuación por la superficie de dominio público portuario utilizada y por el número de días de utilización.

- a) Embarcaciones de base: 0,040 euros.
- b) Embarcaciones transeúntes: 0,061 euros.

7. Los buques con una superficie ocupada superior a 100 metros cuadrados están sujetos a estimación directa.

8. En el método de estimación objetiva, la cuota íntegra de la tasa se determina multiplicando la cuantía fija de 0,020 euros por los metros de amarre disponible y por 365 días.

9. Los metros de amarre disponible se calculan multiplicando el número de amarres utilizados por la superficie de dominio público portuario utilizada por una embarcación tipo.

10. La superficie ocupada por una embarcación tipo no puede ser inferior a 10 metros cuadrados ni superior a 100 metros cuadrados. Corresponde a Puertos de la Generalidad determinar anualmente la superficie ocupada por una embarcación tipo en cada infraestructura portuaria en régimen de concesión o autorización. A tal efecto, los acuerdos que adopte Puertos de la Generalidad deben ir precedidos de un período de información pública por un plazo no inferior a veinte días y de un estudio que justifique su procedencia. Para su eficacia,



dichos acuerdos deben publicarse en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* antes del 1 de enero de cada año. Si en un ejercicio concreto Puertos de la Generalidad no adopta dicho acuerdo, debe entenderse tácitamente prorrogado el adoptado en el ejercicio anterior.

**11.** La cuota íntegra de la tasa puede ser objeto de alguna de las siguientes bonificaciones:

- a) Acogerse al método de estimación objetiva.
- b) Fomentar la náutica popular.

**12.** Las personas obligadas tributariamente que se han acogido al método de estimación objetiva disfrutan de una bonificación del 50% de la cuota íntegra de la tasa. Esta bonificación debe ser aplicada de oficio por Puertos de la Generalidad.

**13.** Si las embarcaciones de recreo de eslora máxima inferior a 7 metros fondean o atracan en espacios de la zona de servicio destinados a la náutica popular, las personas obligadas tributariamente pueden solicitar la aplicación de una bonificación del 20% de la cuota íntegra de la tasa.

**14.** En los muelles destinados a personas jubiladas del sector pesquero, la bonificación que puede aplicarse debe ser del 50% para los propietarios de embarcaciones en edad legal de jubilación, previa acreditación de su condición de persona jubilada de la pesca por parte de la cofradía de pescadores. Esta bonificación solo es aplicable a las infraestructuras portuarias gestionadas directamente por Puertos de la Generalidad.

#### SECCIÓN SÉPTIMA. TASA DE ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS (TA6)

**Artículo 188.** *Hecho imponible.*

**1.** El hecho imponible de la tasa de estacionamiento de vehículos consiste en la utilización de cualquier bien del dominio público portuario en ocasión del estacionamiento de vehículos de tracción mecánica dentro de las zonas habilitadas a tal efecto por la Administración portuaria.

**2.** Si el estacionamiento de vehículos tiene lugar en infraestructuras portuarias y otros bienes de dominio público portuario en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, la tasa solo es exigible si el vehículo utiliza de cualquier forma bienes de dominio público gestionados directamente por la Administración portuaria.

**Artículo 189.** *Sujetos pasivos.*

**1.** Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa de estacionamiento de vehículos, de forma solidaria, las personas físicas o jurídicas y las entidades a las que se refiere el artículo 35.4 de la Ley general tributaria, los propietarios del vehículo y el conductor que lo estaciona en las zonas de dominio público portuario habilitadas a tal efecto.

**2.** A efectos de la presente ley, se entiende por propietario del vehículo el que figura como titular del mismo en el Registro de Vehículos de la Dirección Central de Tráfico o en un registro administrativo equivalente.

**Artículo 190.** *Exenciones.*

Están exentos de la tasa de estacionamiento de vehículos:

- a) Los vehículos utilizados por personas con discapacidad que cuentan con la pertinente autorización especial.
- b) Los vehículos en servicio oficial de la Administración general del Estado, de las comunidades autónomas, de los municipios y de los servicios de rescate y salvamento marítimo que estén destinados de forma exclusiva a la prestación de servicios oficiales de su competencia en régimen de gestión directa.



## Artículo 191. Acreditación y exigibilidad.

1. La tasa de estacionamiento de vehículos, si la cuota íntegra se calcula conforme al método de estimación directa, se acredita cuando se efectúa el estacionamiento del vehículo de tracción mecánica en las zonas de dominio público portuario habilitadas a tal efecto. En el supuesto de que no se presente el tique de aparcamiento en el momento de la retirada del vehículo, se aplica una tarifa de 20 euros.

2. Si la cuota íntegra de la tasa se calcula conforme al método de estimación objetiva, la tasa se acredita el primer día de cada mes o el 1 de enero de cada año, según corresponda. En este caso, el período impositivo de esta tasa coincide con el mes natural o el año natural, según corresponda.

3. En el método de estimación objetiva, el pago de la deuda tributaria debe efectuarse por avanzado con periodicidad mensual o anual, según corresponda. En este caso, si por causa no imputable al sujeto pasivo no se llega a consumir en su integridad el período de estacionamiento autorizado, las partes obligadas tributariamente pueden solicitar la devolución de la parte de la cuota correspondiente a los días o meses que quedan para completar dicho período.

## Artículo 192. Elementos de cuantificación de la tasa.

1. Los elementos de cuantificación de la tasa de estacionamiento de vehículos son:

- a) El tiempo de utilización del dominio público portuario.
- b) El tipo de vehículo.

2. El tiempo de utilización del dominio público portuario se computa por minutos completos. Los plazos inicial y final del período de utilización coinciden con los momentos de entrada y salida del vehículo de las zonas de estacionamiento.

3. Los vehículos se clasifican en:

- a) Motocicletas y vehículos o remolques de dos ruedas.
- b) Coches de turismo y demás automóviles.
- c) Autocares y demás vehículos proyectados para el transporte colectivo.
- d) Otros vehículos de tracción mecánica.

## Artículo 193. Cuota tributaria.

1. La cuota íntegra de la tasa de estacionamiento de vehículos puede calcularse por los métodos de estimación directa y de estimación objetiva.

2. La cuota íntegra de la tasa debe determinarse con carácter general por el método de estimación directa. No obstante, previa solicitud de la persona obligada tributariamente, la cuota íntegra de la tasa debe determinarse por el método de estimación objetiva.

3. No pueden aplicarse simultáneamente los métodos de estimación directa y objetiva.

4. En el método de estimación directa, la cuota íntegra de la tasa se determina multiplicando las cuantías fijas recogidas en las siguientes tarifas por el tiempo de utilización del dominio público portuario calculado en minutos.

Tipo de vehículo	Precio por minuto	Precio máximo diario
Motocicletas y vehículos o remolques de dos ruedas	0,010 €	2,02 €



Coches de turismo y demás automóviles	0,020 €	8,08 €
Autocares y demás vehículos proyectados para el transporte colectivo	0,040 €	32,31 €
Otros vehículos de tracción mecánica	0,030 €	14,13 €

5. En el método de estimación objetiva, la cuota íntegra de la tasa debe determinarse multiplicando las cuantías fijas recogidas en las tarifas adjuntas por el tiempo de utilización del dominio público portuario calculado en meses y años.

Tipo de vehículo	Precio por mes	Precio por año
Motocicletas y vehículos o remolques de dos ruedas	33,78 €	368,54 €
Coches de turismo y demás automóviles	135,13 €	1.474,15 €
Autocares y demás vehículos proyectados para el transporte colectivo	538,05 €	5.896,60 €
Otros vehículos de tracción mecánica	236,49 €	2.579,16 €

6. La cuota íntegra de la tasa determinada por el método de estimación directa se reduce en la proporción que corresponda si concurre alguna de las siguientes circunstancias:

- a) El estacionamiento prolongado.
- b) El estacionamiento de vehículos del personal que presta servicio en los puertos.

7. La cuota de la tasa solo puede ser objeto de una reducción. En caso de cumplirse los requisitos para la aplicación de más de una reducción, solo debe practicarse la que resulte más favorable al obligado tributario.

8. La cuota íntegra de la tasa determinada por el método de estimación directa se reduce en un 10% si el estacionamiento tiene una duración superior a tres días.

9. La cuota íntegra de la tasa determinada por el método de estimación directa se reduce en un 10% si el estacionamiento del vehículo lo realizan personas que trabajan en empresas u organismos situados en la zona de servicio portuaria.

10. A efectos de la aplicación de la reducción, las personas obligadas tributariamente deben acreditar esa circunstancia mediante la exhibición de la correspondiente tarjeta de identificación expedida por la Administración portuaria.

11. Los contribuyentes que se acogen al método de estimación objetiva disfrutan de una bonificación del 30% de la cuota íntegra de la tasa, que Puertos de la Generalidad debe aplicar de oficio.

## CAPÍTULO V

### Tasas portuarias por prestación de servicios o realización de actividades administrativas

#### SECCIÓN PRIMERA. TASA POR UTILIZACIÓN DE LA BÁSCULA (TP1)

##### Artículo 194. Hecho imponible.

El hecho imponible de la tasa por utilización de la báscula consiste en la determinación del peso de las mercancías y los vehículos mediante las básculas de titularidad de la Administración portuaria.



## **Artículo 195. Sujeto pasivo.**

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa por utilización de la báscula, en concepto de contribuyente, las personas físicas o jurídicas y las entidades a las que se refiere el artículo 35.4 de la Ley general tributaria propietarias de las mercancías o de los vehículos cuyo peso se determina mediante las básculas de titularidad de la Administración portuaria.

2. Tienen la condición de sujetos pasivos de esta tasa, en concepto de sustituto del contribuyente, las personas físicas o jurídicas y las entidades a las que se refiere el artículo 35.4 de la Ley general tributaria que soliciten o motiven la realización de la actividad en la que consiste el hecho imponible.

## **Artículo 196. Acreditación y exigibilidad.**

1. La tasa por utilización de la báscula se acredita cuando se solicita la prestación de la actividad en la que consiste el hecho imponible.

2. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado.

## **Artículo 197. Elementos de cuantificación de la tasa.**

1. Los elementos de cuantificación de la tasa por utilización de la báscula son:

- El tipo de objeto pesado.
- La procedencia o el destino de la mercancía.
- El número de ocasiones en que se realiza la actividad.

2. Los objetos pesados se clasifican en:

- Mercancías.
- Vehículos con mercancías.
- Otros objetos.

3. La procedencia o el destino de las mercancías es la instalación portuaria donde se produce el pesaje u otra instalación.

## **Artículo 198. Cuota tributaria.**

La cuota íntegra de la tasa por utilización de la báscula se determina multiplicando las cuantías fijas de la tarifa incluidas en el siguiente cuadro por el número de ocasiones en las que se realiza la actividad en la que consiste el hecho imponible.

Tipo de objeto pesado	Tipo específico por pesaje
Pesaje con mercancías procedentes de la instalación portuaria o con destino a la misma	3,89 euros
Pesaje con mercancías ajenas a la instalación portuaria	4,08 euros
Otros objetos	4,18 euros



## SECCIÓN SEGUNDA. TASA DE SEGURIDAD PORTUARIA (TP2)

### **Artículo 199.** *Hecho imponible.*

El hecho imponible de la tasa de seguridad portuaria consiste en la prestación por parte de la Administración portuaria del servicio portuario general de inspección, ordenación y control del tráfico de pasajeros y equipajes en la zona de servicio portuaria de competencia de la Generalidad.

### **Artículo 200.** *Sujeto pasivo.*

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa de seguridad portuaria, en concepto de contribuyente y, además, de forma solidaria, el propietario, el naviero y el capitán del buque.

2. Tiene la condición de sujeto pasivo de esta tasa, en concepto de sustituto del contribuyente, la parte consignataria del buque, cuando este se encuentra consignado.

### **Artículo 201.** *Acreditación y exigibilidad.*

1. La tasa de seguridad portuaria se acredita cuando se inician las operaciones portuarias de embarque, desembarque o tránsito de los pasajeros y equipajes.

2. El pago de la deuda tributaria debe efectuarse por adelantado.

### **Artículo 202.** *Elementos de cuantificación de la tasa.*

1. El elemento de cuantificación de la tasa de seguridad portuaria es el número de pasajeros.

2. La modalidad de pasaje es en régimen de crucero turístico.

### **Artículo 203.** *Cuota tributaria.*

La cuota íntegra de la tasa de seguridad portuaria se determina multiplicando la tarifa de 0,67 euros al día por el número de pasajeros en régimen de crucero turístico.

## CAPÍTULO VI

### **Tasa por el servicio portuario de recepción obligatoria de los desechos generados por los buques**

#### **Artículo 204.** *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de la tasa por la recepción obligatoria de los desechos generados por los buques consiste en la prestación del servicio de recepción obligatoria de los desechos generados por los buques o las embarcaciones que acceden por vía marítima o fluvial a una infraestructura portuaria de competencia de la Generalidad de Cataluña.

2. Esta tasa solo es exigible en las zonas de servicios portuarias de competencia de la Generalidad.

#### **Artículo 205.** *Supuestos de no sujeción.*

No están sujetos a la tasa por la recepción obligatoria de los desechos generados por los buques:

- a) Los buques pesqueros.
- b) Las embarcaciones de recreo autorizadas para un máximo de doce pasajeros.

**Artículo 206. Sujeto pasivo.**

1. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa por la recepción obligatoria de los desechos generados por los buques, en concepto de contribuyente y, además, de forma solidaria:

- a) En el caso de buques, el propietario, el naviero y el capitán o patrón.
- b) En el caso de embarcaciones de recreo, el propietario de la embarcación y el capitán o patrón.

2. Tienen la condición de sujetos pasivos de la tasa, en concepto de sustituto del contribuyente:

- a) En el caso de buques, el consignatario, cuando el buque se encuentra consignado.
- b) En el caso de embarcaciones de recreo, el titular de la concesión o autorización o el contratista, si el acceso se efectúa a una infraestructura portuaria gestionada en régimen de autorización, concesión o contrato.

**Artículo 207. Exenciones.**

Están exentos de la tasa por la recepción obligatoria de los desechos generados por los buques:

- a) Los buques cuya titularidad corresponda a la Administración general del Estado, a las comunidades autónomas o a los municipios que estén destinados exclusivamente a la prestación de servicios oficiales de su competencia en régimen de gestión directa.
- b) Los buques en servicio oficial de la Unión Europea o de uno de los estados miembros de la Unión Europea que estén destinados exclusivamente a la prestación de servicios de su competencia en régimen de gestión directa.

**Artículo 208. Acreditación y exigibilidad.**

1. El período impositivo y la acreditación de la tasa por la recepción obligatoria de los desechos generados por los buques quedan establecidos del siguiente modo:

- a) En el caso de buques y embarcaciones que tienen su base en infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad, el período impositivo coincide con el mes natural y la tasa se acredita el día 1 de cada mes.
- b) En el caso de buques y embarcaciones transeúntes o que no tienen su base en infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad, la tasa se acredita cuando el buque o la embarcación entra en las aguas de la zona de servicio de la infraestructura portuaria en cuestión.

2. El pago de la deuda tributaria se produce del siguiente modo:

- a) En el caso de buques y embarcaciones de base, la autoliquidación e ingreso se efectúan por adelantado y pueden referirse a uno o varios períodos de devengo, con un máximo de seis meses.
- b) En el caso de buques y embarcaciones transeúntes o asimilados, la autoliquidación e ingreso deben efectuarse antes de abandonar la infraestructura portuaria.

3. El producto de la recaudación de la tasa de recepción obligatoria queda afectado íntegramente a sufragar el coste del servicio de recepción de desechos generados por buques que prestan las instalaciones portuarias de titularidad de la Generalidad, hagan o no uso del mismo, con el fin de reducir los vertidos al mar de los desechos generados por los buques y las embarcaciones.

**Artículo 209. Cuota tributaria.**

1. La cuota de la tasa por la recepción obligatoria de los desechos generados por los buques queda fijada y es aplicable de acuerdo con las siguientes modalidades:



a) Los buques y embarcaciones que tienen su base en infraestructuras portuarias de competencia de la Generalidad: 125,38 euros al mes.

b) Los buques y embarcaciones transeúntes: 125,38 euros por escala.

2. El pago de la cuota da derecho a descargar por medios de recogida terrestre un volumen máximo de 2 metros cúbicos de residuos incluidos en el anexo V del Convenio MARPOL 73/78, por cada mes o escala.

3. La recogida de volúmenes superiores o de residuos incluidos en otros anexos del Convenio MARPOL 73/78 se sujeta a las condiciones técnicas y económicas que regulen la prestación del correspondiente servicio.

4. A la cuota fijada le son de aplicación las reducciones fijadas por el presente artículo, en la proporción que corresponda si concurre alguna de las siguientes circunstancias:

- a) La posesión de un certificado de exención total en vigor.
- b) La posesión de un certificado de exención parcial en vigor.
- c) La generación de cantidades reducidas de desechos.
- d) El tipo de buque.
- e) La entrega de todos los desechos generados por el buque.
- f) La entrega parcial de los desechos generados por el buque.

5. La cuota de la tasa solo puede ser objeto de una reducción. Si concurren los requisitos para aplicar dos o más reducciones, solo se aplica la que resulte más favorable al sujeto pasivo.

6. La cuota de la tasa se reduce en el 100% cuando el capitán o patrón del buque o la embarcación disponga de una certificación de exención total vigente, emitida por el órgano administrativo competente en materia de marina mercante y aplicable en la infraestructura portuaria de la que se trate, o acredite ante Puertos de la Generalidad la entrega de sus desechos correspondientes a los anexos I, IV y V del Convenio MARPOL 73/78 a una empresa autorizada para prestar el servicio portuario específico de recepción de desechos generados por buques y embarcaciones y residuos de carga en la infraestructura portuaria de la que se trate.

7. La cuota de la tasa se reduce en el 75% si el capitán o patrón del buque o la embarcación disponga de una certificación de exención parcial vigente, emitida por el órgano administrativo competente en materia de marina mercante y aplicable en la infraestructura portuaria de la que se trate, o acredite ante Puertos de la Generalidad la entrega parcial de sus desechos correspondientes a los anexos I, IV y V del Convenio MARPOL 73/78 a una empresa autorizada para prestar el servicio portuario específico de recepción de desechos generados por buques y embarcaciones y residuos de carga en la infraestructura portuaria de la que se trate.

8. La cuota de la tasa se reduce en el 25% en el caso de:

- a) Buques turísticos locales.
- b) Buques destinados al dragado y al avituallamiento.
- c) Buques destinados a la prestación de servicios portuarios generales o específicos.
- d) Buques destinados a la acuicultura o a viveros flotantes.
- e) Embarcaciones profesionales dedicadas al alquiler con o sin patrón.

## CAPÍTULO VII

### Canon por la prestación de servicios portuarios específicos y desarrollo de actividades comerciales o industriales y realización de usos lucrativos

#### Artículo 210. *Hecho imponible.*

Constituye el hecho imponible del canon por la prestación de servicios portuarios específicos y el ejercicio de actividades comerciales o industriales y la realización de usos lucrativos la prestación de los servicios, el



ejercicio de las actividades o la realización de los usos citados en la infraestructuras portuarias en virtud de autorización, concesión o contrato. No se incluyen las actividades formativas y de competición deportiva llevadas a cabo por entidades náutico-deportivas.

#### **Artículo 211. Sujeto pasivo.**

Es sujeto pasivo del canon por la prestación de servicios portuarios específicos y desarrollo de actividades comerciales o industriales y realización de usos lucrativos la persona física o jurídica titular de la autorización de actividad, la concesión o el contrato habilitante.

#### **Artículo 212. Acreditación y exigibilidad.**

1. El canon por la prestación de servicios portuarios específicos y desarrollo de actividades comerciales o industriales y realización de usos lucrativos se acredita anualmente, en los plazos y condiciones que señala el título habilitante.

2. En el supuesto de que el canon sea exigible por adelantado, la cuantía del primer ejercicio debe calcularse de acuerdo con las estimaciones efectuadas sobre el volumen de negocio y, en los ejercicios sucesivos, sobre los datos reales de los años anteriores.

#### **Artículo 213. Importe.**

El importe del canon por la prestación de servicios portuarios específicos y desarrollo de actividades comerciales o industriales y realización de usos lucrativos se establece sobre el volumen de las actividades en una cuantía de hasta el 7% de la facturación en función de los tipos de actividad, de su interés portuario, de la cuantía de la inversión y de los beneficios previstos.

### CAPÍTULO VIII

#### **Precios privados por la realización de actividades económicas y servicios varios**

#### **Artículo 214. Precios privados.**

Corresponde a Puertos de la Generalidad determinar y revisar el precio exigible a los particulares en contraprestación por las actividades económicas y los servicios varios que presta a solicitud de los mismos.

#### **Artículo 215. Exigibilidad.**

1. Puertos de la Generalidad puede exigir el pago del precio de las actividades económicas y servicios varios desde el momento en que recibe la petición de la persona interesada. A tal efecto, debe expedirse la correspondiente factura. El solicitante debe hacerla efectiva en el plazo de treinta días naturales a contar desde la fecha de su notificación.

2. Para garantizar el cobro de las facturas emitidas puede exigirse un depósito previo o la constitución de avales por el correspondiente importe.

3. Transcurrido el plazo de pago sin que el solicitante haya hecho efectivo el precio exigido, la dirección general de la entidad portuaria tiene que certificar dicha circunstancia y notificarlo a la persona obligada al pago. La cantidad debida genera el interés legal del dinero vigente incrementado en dos puntos durante el período en el que se haya incurrido en mora.

4. Si la persona obligada al pago ha constituido alguna garantía, la entidad portuaria, previo apercibimiento a la persona interesada, debe proceder al cobro de la cantidad debida con cargo a dicha garantía. De no ser así, Puertos de la Generalidad debe reclamar la cantidad debida ante los órganos de la jurisdicción ordinaria.



5. El certificado emitido por la dirección general de Puertos de la Generalidad tiene la consideración de título ejecutivo a efectos de la acción ejecutiva, de acuerdo con lo establecido por el artículo 517 de la Ley de enjuiciamiento civil, y permite la promoción del correspondiente proceso de ejecución, con independencia del importe efectivamente reclamado.

6. La falta de pago de los intereses devengados durante el período en el que se ha incurrido en mora habilita igualmente a Puertos de la Generalidad para el ejercicio de la acción ejecutiva en la forma establecida en el presente artículo.

#### **Artículo 216. Reclamaciones de precios privados.**

En materia de precios privados por la realización de actividades económicas y servicios varios, las personas interesadas pueden plantear en defensa de sus intereses las reclamaciones que consideren pertinentes de acuerdo con la normativa sobre régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

### CAPÍTULO IX

#### **Tarifas máximas de los servicios portuarios específicos**

##### **Artículo 217. Importe máximo de las tarifas.**

1. Corresponde a Puertos de la Generalidad fijar las tarifas máximas exigibles por las personas físicas o jurídicas o las entidades sin personalidad jurídica que prestan los servicios portuarios específicos.

2. Si los servicios portuarios específicos son de solicitud o recepción obligatoria o son prestados directamente por Puertos de la Generalidad, los usuarios deben pagar las correspondientes tarifas.

### LIBRO TERCERO

#### **Transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales**

### TÍTULO I

#### **Disposiciones generales**

##### **Artículo 218. Servicios de transporte de personas.**

1. Los servicios de transporte objeto de la presente ley son los destinados al transporte de personas y, si procede, de sus equipajes, en los ámbitos siguientes:

a) Transporte en aguas marítimas: el que se realiza íntegramente entre puertos y lugares del litoral de Cataluña y el que se realiza entre estos y los puntos situados en los márgenes de los ríos que transcurren por el territorio de Cataluña hasta el lugar donde sean navegables o donde resulte evidente el efecto de las mareas.

b) Transporte en aguas continentales: el que se realiza íntegramente entre puntos situados en los márgenes de los ríos que transcurren por el territorio de Cataluña y de los lagos.

2. Se entiende que están comprendidos dentro de esta modalidad los transportes con fines turísticos y el desplazamiento a lugares para realizar prácticas deportivas, así como, en general, cualquier actividad comercial que suponga el transporte de personas en embarcaciones provistas de medios mecánicos de propulsión, sin perjuicio de lo dispuesto por el apartado 3.

3. El alquiler de embarcaciones de recreo, con o sin patrón, no tiene la consideración, a efectos de la presente ley, de transporte de viajeros, y queda excluido, por consiguiente, de su ámbito de aplicación. También



queda excluido de su ámbito de aplicación el desplazamiento en embarcaciones que sean propiedad de empresas que realizan una actividad principal distinta de la de transporte, de la cual este resulta complementario.

**Artículo 219. Clasificación.**

Los servicios de transporte objeto de la presente ley, de acuerdo con las condiciones de prestación, se clasifican en:

a) Líneas regulares: las que están sujetas a itinerarios, frecuencia de escalas, precios y otras condiciones de transporte previamente establecidas y que se prestan con una periodicidad determinada.

b) Líneas no regulares u ocasionales: son todas las que, por sus características, no pueden considerarse regulares.

**Artículo 220. Competencias administrativas.**

La regulación, la ordenación y el control del transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales y de las actividades relacionadas con el mismo corresponden al departamento competente en materia de transportes, de acuerdo con la presente ley.

## TÍTULO II

### Servicios de transporte de pasajeros

#### CAPÍTULO I

##### Régimen de prestación de los servicios

**Artículo 221. Libertad de prestación.**

Toda persona física o jurídica que cumpla los requisitos establecidos por la presente ley y demás normativa que le sea de aplicación puede prestar los servicios de transporte que son objeto de la presente ley, en régimen de competencia real y efectiva.

**Artículo 222. Buques.**

Los servicios de transporte a los que se refiere la presente ley que tienen finalidad mercantil quedan reservados a buques abanderados en cualquiera de los estados miembros de la Unión Europea o pertenecientes al Espacio Económico Europeo.

**Artículo 223. Prestación de los servicios.**

La prestación de los servicios de transporte objeto de la presente ley queda sujeta al cumplimiento de las prescripciones establecidas por la normativa vigente sobre transporte y seguridad de buques, así como a los requerimientos u órdenes que emanen de los órganos administrativos competentes en esta materia.

#### CAPÍTULO II

##### Requisitos para la prestación de los servicios

**Artículo 224. Comunicación.**

1. Las personas interesadas en prestar los servicios de transporte a los que se refiere la presente ley deben notificarlo fehacientemente a la dirección general competente en materia de transportes con una antelación mínima de un mes al inicio de la actividad, acreditando el cumplimiento de los requisitos establecidos para el ejercicio de la actividad.



2. A efectos de lo establecido por el apartado 1, la comunicación debe ir acompañada de la documentación relativa a las siguientes circunstancias:

a) Los datos identificativos de las personas físicas o entidades comunicantes, debidamente registradas como empresas navieras, de conformidad con la normativa de aplicación.

b) La documentación acreditativa de que el buque que se pretende emplear en la prestación del servicio cumple los requisitos exigidos por la normativa vigente para poder navegar y los requerimientos técnicos y de seguridad, en función de las características del transporte que se desea prestar, en la que debe constar el número máximo de pasajeros que puede transportar, emitido por la administración competente en la materia.

c) El seguro de responsabilidad civil de la persona prestadora de los servicios de transporte, que cubra los daños a terceras personas derivados del ejercicio de la actividad, en los términos que se determinen por vía reglamentaria. La suscripción del seguro se entiende sin perjuicio de otros que deban ser formalizados en función de la clase de transporte que se desea prestar.

d) La clase de servicio: si se trata de servicios regulares, deben constar el itinerario o itinerarios, los puntos de partida y llegada y los lugares donde se realizan las escalas; si se trata de servicios no regulares, la zona del litoral o las aguas continentales donde se prevea prestar el servicio de transporte, los puntos de partida y llegada y la previsión de escalas.

e) Los precios aplicables por la prestación de los servicios.

f) Una declaración responsable de no tener deudas con la Administración de la Generalidad, y de estar al corriente de las obligaciones tributarias y de seguridad social, con una autorización expresa para que pueda comprobarse la veracidad de la declaración.

g) El título de patrón de aguas fluviales o continentales, si se trata de prestar transporte exclusivamente en aguas continentales.

h) Cualquier otra documentación que se determine por reglamento.

3. La documentación a la que se refiere el apartado 2.b y c puede sustituirse, en los servicios que se presten con buques de nueva adquisición, respectivamente, por una memoria justificativa de sus condiciones técnicas, que especifique el número máximo de pasajeros permitido, y por el compromiso de formalizar el correspondiente seguro de responsabilidad civil.

4. Los navieros deben comunicar a la dirección general competente en materia de transportes, cada tres años, a contar desde el inicio de la actividad, si tienen intención de continuar prestando el servicio. La comunicación debe ir acompañada de una declaración responsable sobre el mantenimiento de las condiciones exigidas para el ejercicio de esa actividad.

5. El cese en la prestación del servicio regular debe comunicarse al órgano competente de la Generalidad con quince días de antelación.

6. La comunicación de inicio de actividad lo es sin perjuicio de la obtención de los títulos habilitantes que exijan la normativa municipal y el resto de legislación vigente.

#### **Artículo 225. Incumplimiento de los requisitos.**

1. En el supuesto de que la dirección general competente en materia de transportes constate que la comunicación no incorpora todos los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos por el artículo 224, y haya transcurrido el plazo legal de subsanación otorgado a tal efecto, debe dictar resolución motivada en la que ordene la inmediata paralización del servicio o la prohibición de su inicio hasta que sea subsanada la omisión, sin perjuicio de las sanciones administrativas que procedan.

2. Las personas interesadas no pueden hacer efectiva ninguna modificación de los servicios prestados hasta que hayan transcurrido al menos diez días desde su comunicación, salvo que, por razones de interés general, sean autorizadas de forma expresa antes de que el plazo haya finalizado.

**Artículo 226. Cese de la actividad.**

1. Las siguientes causas determinan la imposibilidad legal de seguir prestando la actividad de transporte:

- a) Extinción de la personalidad del transportista.
- b) Sanción administrativa firme.
- c) Falta de notificación preceptiva de la intención de seguir llevando a cabo la actividad y del mantenimiento de las condiciones.
- d) Impago reiterado de los tributos portuarios legalmente exigibles.
- e) Comprobación, por parte de la administración competente en materia de transporte, de la inexactitud o falsedad en cualquier dato, manifestación o documento de carácter esencial que se hubiera aportado o del incumplimiento de los requisitos establecidos por la legislación aplicable.

2. Si el cese de la actividad se produce a instancias de la administración competente en materia de transporte, este se acuerda mediante resolución, una vez tramitado un procedimiento que debe dar audiencia al transportista afectado.

**LIBRO CUARTO****Régimen de policía y sancionador****TÍTULO I****Régimen de policía****CAPÍTULO I****Potestad inspectora****Artículo 227. Inspección y vigilancia.**

1. Corresponde a la Administración portuaria, sin perjuicio de las competencias municipales y de las competencias de la Agencia Catalana del Agua, la potestad de inspección y vigilancia con relación a las infraestructuras portuarias incluidas en el ámbito de aplicación de la presente ley, así como con relación a las operaciones y los servicios que en ellas se prestan, cualesquiera que sean el régimen de gestión y utilización del dominio público portuario y de la zona de servicio del puerto y la forma de prestación de los servicios.

2. La policía portuaria de Barcelona y de Tarragona es el cuerpo policial con competencias en los servicios de vigilancia, seguridad y policía en las zonas comunes de dichos puertos, sin perjuicio de las competencias que corresponden a otras administraciones, de conformidad con el texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante.

3. La actuación inspectora es llevada a cabo por el personal designado por la Administración portuaria. En los puertos gestionados mediante contrato sujeto a la normativa sobre contratación pública, la Administración portuaria puede designar, a propuesta de los órganos representativos de la empresa contratista, a una persona que ejerza dichas funciones en el ámbito de la concesión.

4. La potestad de inspección y vigilancia de los servicios de transporte marítimo corresponde a los órganos de inspección del departamento competente en materia de transportes, sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas.

5. En cualquier caso, el personal encargado de la inspección y vigilancia de acuerdo con los apartados 3 y 4 tiene la consideración de agente de la autoridad en el ejercicio de sus funciones y los hechos constatados que se formalizan en un documento público tienen valor probatorio, en los términos establecidos por la legislación sobre procedimiento administrativo común.



6. Las actas levantadas por los servicios de inspección deben reflejar con claridad las circunstancias de los hechos o actividades que pueden ser constitutivos de infracción, los datos personales del presunto infractor y de la persona inspeccionada y la conformidad o disconformidad motivada de las personas interesadas, junto con la indicación de las normas que se reputen infringidas.

7. La potestad inspectora comprende, entre otras, las siguientes facultades:

a) Acceder a la totalidad de los espacios comprendidos en la zona de servicio portuario, incluidas las edificaciones y las instalaciones, con independencia del tipo de gestión y de la titularidad.

b) Acceder a la documentación administrativa, financiera, contable o de cualquier otra naturaleza que sea necesaria para el ejercicio de la función inspectora, y requerir a tales efectos los informes, documentos y antecedentes que, de forma justificada, se estimen pertinentes.

c) Comprobar el cumplimiento de las condiciones del título habilitante y, en general, de las exigencias de las normativas sectoriales de aplicación.

d) Verificar que las obras, las actividades y los servicios se lleven a cabo de acuerdo con la normativa de aplicación.

e) Acceder, en los términos establecidos por la legislación vigente, a las instalaciones de propiedad privada cuando sea necesario para realizar las pertinentes comprobaciones.

f) Formalizar las actas de denuncia.

8. Las empresas de transporte marítimo y los capitanes o patrones deben facilitar al personal de los servicios de inspección toda la documentación que les requieran, y deben permitirles el acceso a las embarcaciones destinadas a los servicios de transporte marítimo y en las instalaciones de apoyo, siempre que resulte necesario para verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas por la presente ley y por los títulos correspondientes.

9. El personal de guardamuelleres y el personal de vigilancia en los ámbitos sujetos a título habilitante tienen la misión de prevenir, evitar y denunciar las infracciones que puedan cometerse con relación a lo dispuesto por la presente ley, y deben informar a las distintas autoridades competentes por razón de la materia de las actuaciones que hayan realizado.

10. La inspección y vigilancia de la zona de servicio portuaria debe ejercerse respetando las competencias municipales y actuando de forma coordinada con la Policía de la Generalidad - Mossos de Esquadra y la policía local. El personal de inspección puede solicitar, para un cumplimiento eficaz de su función, el apoyo necesario de las fuerzas de seguridad. A tales efectos, la Administración portuaria debe solicitarlo en cada caso a la autoridad competente.

11. Con el objetivo de conseguir una mayor eficacia y coordinación y de optimizar el aprovechamiento de los recursos humanos y materiales disponibles en las tareas de control e inspección, la Administración portuaria puede suscribir acuerdos y convenios de colaboración con el departamento competente en materia de seguridad pública y con las demás administraciones públicas al efecto de prever, en su caso, el intercambio de información y la intervención en materias de su competencia.

## CAPÍTULO II

### Medidas de policía

#### **Artículo 228.** *Facultades de policía.*

1. Corresponde a la Administración portuaria la adopción de las medidas necesarias para garantizar el adecuado desarrollo de las operaciones portuarias. Esta potestad la faculta para acordar:



a) La recuperación de cualquier espacio o elemento incluido en el dominio público portuario ocupado sin título suficiente o sin ajustarse al título otorgado o a la normativa sobre usos, actividades o servicios, incluidos edificios e instalaciones, embarcaciones, vehículos y mercancías.

b) La declaración de la situación de abandono de barcos, vehículos, mercancías y, en general, cualquier otro equipamiento.

c) La adopción de las medidas de seguridad exigibles cuando un buque presente peligro de hundimiento en la zona de servicio portuaria y el armador o la persona responsable no atienda las instrucciones recibidas de la Administración portuaria.

2. La Administración portuaria puede ordenar la paralización inmediata de las obras, el precinto de las instalaciones y la suspensión de los servicios y de las actividades que no dispongan del correspondiente título administrativo o que no se ajusten a las condiciones del título otorgado, sin perjuicio del ejercicio por otras administraciones de las competencias que tengan reconocidas por la normativa sectorial de aplicación.

3. La Administración portuaria puede acordar la inmovilización de buques, embarcaciones, vehículos, mercancías o cualquier objeto que se encuentre en la zona de servicio portuaria sin autorización o en un lugar distinto al autorizado, así como su traslado donde estime más conveniente, sin perjuicio del pago de la tasa o tarifa procedente y de la iniciación del correspondiente procedimiento sancionador, si procede. Esta inmovilización debe mantenerse en los supuestos de transmisión del bien, que queda, en cualquier caso, afecto al pago de la deuda resultante de la estancia en la zona de servicio portuaria.

#### **Artículo 229. Órdenes individuales.**

1. La Administración portuaria puede dictar órdenes a los usuarios de la zona de servicio portuaria que impongan el deber de hacer, no hacer o tolerar, con el fin de garantizar:

a) La correcta y normal explotación del dominio público portuario y el desarrollo de las operaciones portuarias.

b) La limpieza y salubridad de las aguas, terrenos, obras e instalaciones existentes en la zona de servicio de los puertos e instalaciones marítimas menores y la protección del medio ambiente.

c) La seguridad en el dominio público portuario.

2. El contenido de las órdenes que dicte la Administración portuaria debe ajustarse, en cualquier caso, a los principios de igualdad de trato y de congruencia con los motivos y fines que las justifican y, en caso de existir varias opciones, debe optarse siempre por la menos restrictiva de la libertad individual.

#### **Artículo 230. Abandono de buques, embarcaciones, vehículos y otros objetos.**

1. La Administración portuaria puede adoptar las medidas necesarias para garantizar el correcto desarrollo de las operaciones portuarias y la disponibilidad de los espacios portuarios, elementos de atraque y puntos de amarre. A tales efectos, puede adoptar la declaración de situación de abandono del buque o embarcación, que debe permitir su traslado, fondeo o tratamiento como residuo. La adopción del acuerdo mencionado exige, con carácter previo, la audiencia del propietario, el naviero o el consignatario, y la tramitación del procedimiento que corresponda.

2. La Administración portuaria puede solicitar a la Administración marítima su auxilio para garantizar la navegación en la zona de servicio portuaria, así como la seguridad de los buques, en los supuestos en que un buque o embarcación se declare en situación de abandono.

3. En las situaciones que requieran una intervención urgente por necesidades de las operaciones portuarias y la navegación, así como en los casos en que el fondeo o la localización de un buque o embarcación en las aguas portuarias obstaculice el acceso al canal de navegación, impida el paso por la bocana o conlleve un riesgo cierto para los demás buques y embarcaciones, la Administración portuaria puede adoptar las medidas provisionales de urgencia necesarias.



**4. A efectos de la presente ley, se consideran abandonados:**

a) Los buques y embarcaciones que permanezcan atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar de la zona de servicio portuaria durante más de seis meses consecutivos, sin actividad exterior, si no se han abonado las tasas y tarifas correspondientes a estos períodos.

b) Los buques, embarcaciones y vehículos carentes de matrícula o de los datos suficientes para identificar a su propietario o consignatario, y que se hallen en la zona de servicio portuaria sin autorización.

**5.** Los vehículos, maquinaria y objetos en general que permanezcan en el mismo sitio dentro de la zona de servicio portuaria, por un período superior a un mes, y presenten desperfectos que permitan presumir racionalmente su situación de abandono deben ser tratados como residuos.

**6.** El procedimiento de declaración de situación de abandono se inicia mediante acuerdo publicado y notificado en los términos establecidos por reglamento. Una vez realizada la declaración de situación de abandono, los bienes deben ser enajenados en subasta pública, en los términos que se establezcan por reglamento.

**7.** Corresponde a Puertos de la Generalidad la propiedad de los buques, embarcaciones, vehículos y otros objetos que hayan sido declarados en situación de abandono de conformidad con la presente ley.

**8.** Las cantidades obtenidas en caso de enajenación mediante subasta pública deben aplicarse, deducidos los gastos de gestión, al resarcimiento de las deudas incurridas con la Administración portuaria o con la persona que gestiona el puerto con relación al abandono.

**9.** El impago de las tasas aplicables y de los gastos ocasionados por el traslado, fondeo, depósito y otros análogos como consecuencia del abandono, una vez notificada esta situación y previa advertencia a la persona deudora, debe permitir a la Administración portuaria iniciar el procedimiento administrativo de apremio.

**Artículo 231. Embargo y retención judicial o administrativa.**

La Administración portuaria puede, en los casos de embargo o retención judicial o administrativa de buques u otros equipamientos, siempre que sea necesario para garantizar la operatividad o la seguridad de las operaciones portuarias, determinar su ubicación en la zona de servicio portuaria, informando a la autoridad que haya decretado el embargo o retención.

**Artículo 232. Negativa a la entrada y a la prestación de servicios y actividades.**

**1.** Los responsables de la gestión de una infraestructura portuaria quedan facultados para denegar la entrada, la prestación de servicios portuarios o la realización de actividades económicas, en los siguientes supuestos:

a) Por ausencia de solicitud formalizada de acuerdo con los requisitos que establezca la legislación vigente.

b) Si la entrada, prestación de servicios o realización de actividades económicas puede poner en peligro la seguridad de la instalación, de los usuarios o de otras embarcaciones.

c) Por falta del preceptivo seguro de responsabilidad civil que responda de los daños y perjuicios que pueda ocasionar a otros buques o personas usuarias, o cualquier elemento de la zona de servicio portuaria.

d) En el supuesto de buques abanderados en países en los que no se exija el seguro obligatorio, se puede solicitar que depositen una cantidad suficiente para responder de los daños y perjuicios que puedan ocasionar durante el período de escala.

e) Si resulta procedente de acuerdo con las indicaciones formuladas por la autoridad marítima.

**2.** No obstante lo establecido por el apartado 1, es obligatorio prestar los servicios correspondientes cuando la embarcación se encuentre en situación de peligro para la navegación o la seguridad de la vida humana, o en caso de emergencia o fuerza mayor.



3. El incumplimiento de las obligaciones del titular o el usuario de un derecho de uso preferente, así como la falta de pago de las cuotas de conservación, mantenimiento y gestión o de las tarifas de los servicios y actividades que se presten o utilicen, o de cualquier otra cantidad exigible de acuerdo con la normativa vigente, da lugar a un requerimiento por escrito por parte del gestor de la instalación para que el titular o el usuario rectifique su conducta o se ponga al corriente del pago, en un plazo no inferior a treinta días, con la advertencia expresa de que, en caso contrario, debe denegarse la prestación de servicios y actividades.

4. Si el requerimiento no es atendido en el plazo fijado, el gestor de la instalación debe comunicarlo a la Administración portuaria, que puede autorizar al gestor de la instalación para que, si procede, pueda inmovilizar la embarcación en su puesto de amarre, o, si las circunstancias lo aconsejan y siempre de forma motivada, la pueda retirar de la lámina de agua.

## TÍTULO II

### Infracciones y sanciones

#### CAPÍTULO I

#### Infracciones administrativas

#### SECCIÓN PRIMERA. DISPOSICIONES GENERALES

##### **Artículo 233.** *Tipificación.*

1. Son infracciones administrativas las acciones u omisiones tipificadas por la presente ley.
2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

##### **Artículo 234.** *Prescripción de las infracciones.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones tipificadas por la presente ley es de tres años para las muy graves, dos años para las graves y un año para las leves.
2. Los plazos comienzan a computarse a partir de la fecha en la que se ha cometido la infracción o a partir de la consumación de la conducta constitutiva de la infracción.
3. En el caso de infracciones continuadas, el plazo de prescripción se computa a partir del momento de la finalización de la actividad o del último acto con el cual la infracción se consuma.
4. Si los hechos, actos u omisiones constitutivos de infracción son desconocidos por ausencia de signos externos, el plazo empieza a contar a partir de la fecha en la que estos se manifiesten.
5. Independientemente del tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, la Administración puede exigir la restitución y la reposición de los bienes a su estado anterior.

#### SECCIÓN SEGUNDA. INFRACCIONES EN MATERIA PORTUARIA

##### **Artículo 235.** *Tipificación.*

1. Son infracciones leves:

a) Cualquier acción u omisión que cause daños o perjuicios a los bienes de dominio público, a las instalaciones y equipamientos, a las mercancías, a los contenedores o a cualquier otro elemento situado en la



zona de servicio portuaria, así como la utilización indebida o sin autorización de dichos elementos cuando esta sea necesaria, siempre que no impida el normal desarrollo de las operaciones portuarias.

b) La ejecución de obras o instalaciones en la zona de servicio portuaria con incumplimiento de las condiciones del título otorgado.

c) La ocupación y el uso de cualquier elemento de la zona de servicio portuaria sin el correspondiente título, o en condiciones distintas a las establecidas por el mismo, siempre que no se obstaculice la actividad normal propia de la instalación portuaria.

d) El ejercicio de actividades económicas en la zona de servicio portuaria sin previa obtención de licencia o sin efectuar su comunicación.

e) El incumplimiento de las obligaciones derivadas de la autorización de gestión de servicios portuarios específicos.

f) El hecho de depositar utensilios y materiales de las embarcaciones, incluidas las redes de pesca, en zonas no habilitadas.

g) La tenencia a bordo de los buques y embarcaciones de materiales inflamables, explosivos o peligrosos, a excepción de los cohetes y bengalas de señalización reglamentarios, de las reservas de combustible y de las bombonas de gas imprescindibles para el suministro de los equipamientos y su funcionamiento.

h) La realización de trabajos o actividades en los buques y embarcaciones, tanto en dársena como en seco, que puedan resultar peligrosos o molestos para otros usuarios, incumpliendo los requerimientos y órdenes de suspensión.

i) El estacionamiento de vehículos fuera de los espacios destinados para este uso o con incumplimiento de las condiciones o de la señalización que lo regula.

j) La publicidad no autorizada en la zona de servicio portuaria.

k) La omisión o aportación de forma defectuosa, voluntariamente o por negligencia inexcusable, de cualquier información que deba suministrarse a la Administración portuaria, a requerimiento de esta o por prescripción legal.

l) La negativa a colaborar con la Administración portuaria en el ejercicio de las funciones de tutela y policía.

m) La realización de actividades no autorizadas en la zona de servicio portuaria.

n) El incumplimiento de las normas de utilización de los distintos servicios, áreas y actividades y, en su caso, de las franjas de horario de utilización establecidas.

o) El incumplimiento injustificado de las órdenes verbales dictadas por la Administración portuaria en los términos establecidos por el artículo 227.

p) El encendido de fuegos u hogueras en la zona de servicio portuaria, especialmente durante las operaciones de suministro de carburante.

q) La pesca con caña dentro de la zona de servicio salvo en los espacios expresamente autorizados.

r) El desembarco irregular de la pesca y el transporte de la misma sin la preceptiva autorización.

s) La falta de entrega de los desechos o las aguas sucias o residuales en las instalaciones que el gestor de la instalación ponga a disposición de los usuarios y que pueda conllevar contaminación o daños en las aguas portuarias o en el recinto portuario en general, así como la falta de justificación de la entrega de toda clase de residuos a una empresa gestora del servicio de recepción de desechos generados por buques y de residuos de carga cuando ello sea preceptivo.

t) La falta de un plan interior de contingencias por contaminación marítima accidental o de un plan marítimo cuando resulte preceptivo.

u) El hecho de no disponer de las instalaciones especiales o de los medios suficientes, con equipos propios o contratados, para la prevención y la lucha contra la contaminación, de conformidad con lo establecido por la legislación sectorial y, especialmente, en las operaciones de suministro de carburantes.

v) El vertido de productos contaminantes líquidos, sólidos o gaseosos en la zona de servicio portuaria.

w) El incumplimiento de las medidas de protección ambiental obligatorias.

x) La ejecución de obras de dragado con incumplimiento de alguna de las condiciones establecidas en la autorización.

y) El incumplimiento de las condiciones relativas al régimen de uso de los puntos de amarre.

2. Son infracciones graves:



a) Las infracciones tipificadas como leves si provocan lesiones a las personas o motivan su baja laboral por tiempo inferior a siete días, o bien causan daños y perjuicios que impidan parcialmente el funcionamiento de los bienes o instalaciones.

b) El falseamiento de cualquier información aportada a requerimiento de la Administración portuaria en cumplimiento de una obligación legal.

c) La obstrucción de las funciones de control y de policía de la Administración.

d) La falta de suscripción y de mantenimiento en vigor de los seguros de responsabilidad civil o de cobertura de incendios y robos exigidos por la legislación vigente.

e) La ejecución de obras o instalaciones en la zona de servicio portuaria sin disponer del título habilitante establecido por la presente ley, sin perjuicio de que sea aplicable el régimen sancionador establecido para las infracciones relacionadas con la ejecución de obras o instalaciones sometidas a la normativa urbanística o normativas sectoriales distintas de la portuaria.

f) La ocupación y uso del dominio público sin el correspondiente título o el hecho de perturbar la actividad normal de la zona de servicio portuaria o de desatender un requerimiento expreso de la Administración portuaria para el cese de la conducta.

g) La gestión o conservación inadecuada de las infraestructuras portuarias, si no constituye infracción muy grave.

h) El aumento de la superficie ocupada o el volumen y altura construidos hasta un 20% respecto del proyecto autorizado, sin perjuicio de la caducidad o resolución del título habilitante.

e) El incumplimiento de la normativa reguladora del uso de embarcaciones y artefactos flotantes.

l) La reincidencia en cualquiera de las faltas leves antes de que transcurra el plazo de prescripción.

### 3. Son infracciones muy graves:

a) Las infracciones tipificadas como leves o graves si provocan en las personas lesiones determinantes de baja laboral por un tiempo superior a siete días, o bien si causan daños y perjuicios que impidan totalmente el funcionamiento o la utilización del bien o la instalación.

b) La gestión o conservación inadecuadas de la infraestructura portuaria si afecta negativamente a la seguridad de las personas, los bienes o el medio ambiente.

c) El aumento de la superficie ocupada o el volumen y altura construidos en más de un 20% respecto del proyecto autorizado, sin perjuicio de la caducidad o resolución del título habilitante.

d) La ejecución de obras de dragado sin autorización.

e) La emisión de vertidos o sustancias contaminantes líquidas, sólidas o gaseosas y cualquier otra incidencia o actuación negativa para el entorno terrestre, marítimo o fluvial incluido en la zona de servicio portuaria que implique riesgo grave para la salud de las personas o para el medio ambiente.

f) La emisión de vertidos o sustancias contaminantes líquidas, sólidas o gaseosas, y cualquier otra incidencia o actuación negativa para un entorno terrestre, marítimo o fluvial incluido en la zona de servicio portuaria que implique un riesgo muy grave para la salud de las personas o para el medio ambiente.

g) La reincidencia en cualquiera de las faltas graves antes de que transcurra el plazo de prescripción.

### **Artículo 236. Infracciones en materia de tributos portuarios.**

En materia de tributos portuarios se aplica el régimen de infracciones y sanciones establecido por la Ley general tributaria y por las disposiciones que la desarrollen o complementen.

### **Artículo 237. Responsables.**

1. Son responsables de las infracciones administrativas tipificadas por la presente ley las siguientes personas físicas o jurídicas y entidades sin personalidad jurídica:

a) Con carácter solidario, el autor o responsable de la acción u omisión y, en su caso, la empresa con la que tiene relación de dependencia, si la infracción es cometida en cumplimiento de sus funciones.

b) Si las infracciones son imputables a una persona jurídica, son consideradas responsables subsidiarias las personas físicas que integran sus órganos rectores o de dirección, excepto aquellas que hayan votado en contra de los acuerdos adoptados.



c) En caso de incumplimiento de las condiciones de un contrato o de un título administrativo, el contratista o titular del mismo.

d) En el caso de infracciones relacionadas con las embarcaciones, el armador con carácter solidario y, subsidiariamente, el capitán o patrón. Si se trata de infracciones relacionadas con la estancia del buque en el puerto, el consignatario es responsable solidario con el armador.

e) En el caso de obras, instalaciones o actividades realizadas o ejercidas sin título suficiente, quien promueva la actividad, la persona física o jurídica que la ejecuta, quien desarrolle la dirección técnica y el cesionario del derecho de uso preferente sobre elementos portuarios, si procede.

f) En el caso de infracciones por manipulación de mercancías, con carácter solidario, el personal que la manipula y la empresa estibadora responsable de estas operaciones y, subsidiariamente, el consignatario de las mercancías.

**2.** Las sanciones impuestas a los distintos sujetos a raíz de una misma infracción tienen carácter independiente entre sí.

## SECCIÓN TERCERA. INFRACCIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE EN AGUAS MARÍTIMAS Y CONTINENTALES

### **Artículo 238.** *Infracciones administrativas.*

#### **1.** Son infracciones leves:

a) Cobrar precios distintos de los puestos en conocimiento de la Administración.

b) No mantener las embarcaciones en las condiciones necesarias de limpieza y conservación para garantizar la correcta prestación del servicio de transporte.

c) Negarse injustificadamente a satisfacer las demandas de los usuarios en el acceso a las líneas regulares de transporte.

#### **2.** Son infracciones graves:

a) Prestar servicios de transporte en condiciones distintas de las comunicadas, a menos que la infracción sea calificada de muy grave de acuerdo con el apartado 3.b.

b) Incumplir reiteradamente y sin justificación los itinerarios y frecuencias de las líneas regulares.

c) Negarse a la actuación de los servicios de inspección, u obstruirla, salvo que la infracción sea calificada como muy grave de conformidad con el apartado 3.c.

d) Incumplir los requerimientos y las obligaciones de información que establece la presente ley.

e) Reincidir en las infracciones tipificadas como leves, antes de que transcurra el plazo de prescripción.

#### **3.** Son infracciones muy graves:

a) Prestar servicios de transporte sin haber efectuado su comunicación.

b) Prestar servicios de transporte en condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas, por el hecho de que puedan entrañar peligro grave o directo, o daños al medio ambiente.

c) Negarse a la actuación de los servicios de inspección u obstruirla, de forma que impida o retrase el ejercicio de las funciones que tienen atribuidas.

d) No suscribir los seguros obligatorios establecidos por la presente ley, si no constituye infracción penal o no ha sido objeto de sanción por la jurisdicción penal; no estar al corriente del pago de los seguros obligatorios establecidos por la presente ley, o suscribirlos con cobertura o importe insuficientes.

e) Prestar el transporte de personas en número superior al comunicado.

f) Modificar las características técnicas y de seguridad de la embarcación acreditadas por la administración competente en materia de seguridad en el transporte y de la vida humana en el mar, y en materia de inspección técnica y operativa de embarcaciones, tripulaciones y mercancías, de acuerdo con las que se efectuó la comunicación.

g) Reincidir en las infracciones calificadas como graves.



### **Artículo 239. Responsables.**

La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas en la prestación de los servicios de transporte corresponde:

- a) Al responsable de la prestación del servicio, cuando la actividad haya sido comunicada, y, subsidiariamente, al armador, al naviero y al capitán de la embarcación.
- b) Al armador, al naviero y al capitán de la embarcación, si se trata de infracciones tipificadas por la presente ley sin haber efectuado la comunicación.

## CAPÍTULO II

### **Sanciones administrativas**

#### SECCIÓN PRIMERA. DISPOSICIONES GENERALES

### **Artículo 240. Principios generales.**

1. Las acciones y omisiones constitutivas de infracción administrativa son sancionadas de conformidad con las disposiciones de la presente ley.
2. Si un mismo hecho u omisión es constitutivo de dos o más infracciones o si de la comisión de una infracción se deriva necesariamente otra, se impone únicamente la sanción correspondiente a la infracción más grave de las cometidas.
3. La sanción penal excluye la imposición de sanción administrativa, siempre que entre el ilícito penal y la infracción administrativa concorra identidad de sujeto, de objeto y de fundamento.
4. Si la infracción puede ser constitutiva de delito o falta, el órgano administrativo debe dar traslado de la misma al Ministerio Fiscal y acordar la suspensión del procedimiento sancionador hasta que la autoridad judicial haya dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al procedimiento penal. Si en las actuaciones penales no se aprecia la existencia de delito o falta, la Administración prosigue con el expediente sancionador, teniendo en cuenta los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.
5. La suspensión del procedimiento administrativo sancionador por razón de la tramitación del proceso penal no obsta la obligación de cumplir de forma inmediata las medidas administrativas adoptadas para la salvaguardia del correcto desarrollo de las operaciones portuarias.

### **Artículo 241. Sanciones principales y accesorias.**

1. Las sanciones que pueden imponerse por la comisión de las infracciones tipificadas por la presente ley son:
  - a) Apercibimiento, únicamente en caso de infracciones leves.
  - b) Multa.
  - c) Suspensión total o parcial del ejercicio de las actividades económicas en la zona de servicio portuaria por un plazo no superior a dos años, o de la prestación de los servicios de transporte de personas en aguas marítimas y continentales.
  - d) Inhabilitación del infractor para ser titular de autorizaciones, licencias y concesiones, por un plazo no superior a dos años en caso de infracciones graves y hasta cuatro años en las muy graves, atendiendo a las circunstancias concurrentes en cada caso.
2. La multa constituye la sanción principal, mientras que las demás sanciones establecidas por el apartado 1 tienen el carácter de accesorias.



3. Las multas pueden ser objeto de pago fraccionado.

4. El Gobierno, a propuesta del departamento competente en materia de puertos y transportes, puede actualizar o modificar justificadamente la cuantía de las multas.

**Artículo 242. Criterios de graduación de las sanciones.**

1. La cuantía de las multas y la extensión temporal de las sanciones accesorias se determina en función de los siguientes criterios:

- a) Los daños y perjuicios causados.
- b) El riesgo objetivo causado a las personas o los bienes.
- c) El grado de culpabilidad y existencia de intencionalidad.
- d) El beneficio obtenido por la comisión de la infracción.
- e) La relevancia externa de la conducta infractora.
- f) La gravedad del hecho constitutivo de la infracción.
- g) La reincidencia.
- h) La continuidad y la persistencia.
- i) La realización de actos para ocultar el descubrimiento de la infracción.
- j) El uso de violencia o cualquier otro tipo de coacción sobre el personal al servicio de la Administración en ejercicio de sus funciones, sobre los gestores de las instalaciones portuarias o sobre el personal encargado de la inspección y vigilancia, en los términos establecidos por el artículo 227.2 y 3, si los hechos no son constitutivos de ilícito penal.

2. Al efecto de graduar las sanciones, se considera reincidencia la comisión en el plazo de un año de más de una infracción de la misma naturaleza si así ha sido declarado por resolución firme en vía administrativa.

3. El reconocimiento voluntario de la propia responsabilidad por parte del infractor, comunicado al órgano instructor con anterioridad a la notificación de la propuesta de resolución sancionadora, reduce hasta un 40% la cuantía de la multa en las infracciones leves, hasta un 30% en las infracciones graves y hasta un 20% en las infracciones muy graves.

**Artículo 243. Prescripción de las sanciones.**

1. Las sanciones impuestas por infracciones muy graves prescriben al cabo de tres años; las impuestas por infracciones graves, al cabo de dos años, y las impuestas por infracciones leves, al cabo de un año.

2. El plazo de prescripción de las sanciones se inicia al día siguiente de aquel en que sea ejecutable la resolución por la que se impone la sanción o del día en que haya finalizado el plazo establecido para presentar recurso.

SECCIÓN SEGUNDA. SANCIONES EN MATERIA PORTUARIA

**Artículo 244. Multas.**

Las infracciones en materia portuaria son sancionables con las siguientes multas:

- a) Las infracciones leves, hasta 30.000 euros.
- b) Las infracciones graves, hasta 300.000 euros.
- c) Las infracciones muy graves, hasta 600.000 euros.



## SECCIÓN TERCERA. SANCIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN AGUAS MARÍTIMAS Y CONTINENTALES

### **Artículo 245. Multas.**

1. Las infracciones en materia de transporte de personas en aguas marítimas y continentales son sancionables con las siguientes multas:

- a) Las infracciones leves, hasta 6.000 euros.
- b) Las infracciones graves, hasta 60.000 euros.
- c) Las infracciones muy graves, hasta 120.000 euros.

2. La comisión de las infracciones vinculadas al ejercicio de actividades supone, además de la sanción pecuniaria que corresponda, la suspensión de la actividad.

### CAPÍTULO III

#### **Competencia y medidas provisionales o cautelares**

### **Artículo 246. Órganos competentes.**

1. La competencia para imponer las sanciones en materia portuaria establecidas por la presente ley corresponde a los siguientes órganos:

- a) El director general competente en materia de puertos y el presidente de Puertos de la Generalidad, en función de su ámbito competencial, en el caso de las multas de hasta 30.000 euros.
- b) El consejero competente en la materia, a propuesta del director general competente en materia de puertos o del presidente de Puertos de la Generalidad, en el caso de las multas de hasta 300.000 euros, de las sanciones accesorias de suspensión de hasta dos años y de la inhabilitación del infractor hasta dos años.
- c) El Gobierno, a propuesta del consejero competente en la materia, en el caso de multas a partir de 300.000 euros y de la sanción accesoria de inhabilitación del infractor a partir de dos años.

2. La competencia para imponer las sanciones en materia de transporte de personas en aguas marítimas y continentales establecidas por la presente ley corresponde a los siguientes órganos:

- a) El director de los servicios territoriales competentes en materia de transporte, en el caso de las sanciones por la comisión de infracciones leves y graves.
- b) El director general competente en materia de transporte, en el caso de las sanciones por la comisión de infracciones muy graves.

3. El órgano competente para imponer las sanciones por la comisión de infracciones en materia de tributos portuarios, y en el caso de las sanciones no pecuniarias de carácter accesorio, es el presidente de Puertos de la Generalidad, sin perjuicio de las sanciones accesorias que establece el apartado 1.

4. La cuantía de las sanciones que, en cada caso, corresponda aplicar puede condonarse parcialmente mediante acuerdo motivado del órgano competente para imponer la multa, siempre que se hayan justificado las razones objetivas que aconsejan la adopción de esta medida. En cualquier caso, es requisito indispensable para la adopción de esta medida que el infractor, previo requerimiento de la Administración y en el plazo otorgado al efecto, haya corregido la situación alterada por la comisión de la infracción.

### **Artículo 247. Medidas provisionales.**

1. Una vez iniciado el procedimiento sancionador, el órgano competente para resolver puede adoptar, a propuesta del instructor del expediente y mediante acuerdo motivado, las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, si existiesen elementos de juicios



suficientes, para preservar los intereses generales o para evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción, de acuerdo con los principios de proporcionalidad, efectividad y menor onerosidad.

2. Antes de la iniciación del procedimiento sancionador, el órgano competente para su inicio o instrucción, de oficio o a instancia de parte, en casos de urgencia inaplazables y para la protección provisional de los intereses implicados, puede adoptar de forma motivada las medidas provisionales que resulten necesarias y proporcionadas.

3. Las medidas provisionales deben ser confirmadas, modificadas o levantadas en el acuerdo de iniciación del procedimiento, que debe efectuarse en los quince días siguientes a la fecha de su adopción, y puede ser objeto del recurso que corresponda. Estas medidas quedan sin efecto si no se inicia el procedimiento en dicho plazo o si el acuerdo de inicio no contiene un pronunciamiento expreso al respecto.

4. La Administración portuaria puede ordenar la paralización inmediata de las obras y la suspensión de los usos, de las actividades o de los servicios que no dispongan del correspondiente título administrativo o que no se ajusten a las condiciones del título otorgado o de la comunicación efectuada. Asimismo, puede acordar el precinto de las obras o de las instalaciones y la retirada de los materiales, de la maquinaria o los equipos que se utilicen en las obras, servicios o actividades a cargo de la persona interesada para garantizar la efectividad de la resolución sancionadora. A tales efectos, puede requerir la colaboración de las fuerzas y cuerpos de seguridad.

5. La Administración puede ordenar la retirada de buques y embarcaciones del puesto de amarre que ocupen sin disponer de la preceptiva autorización administrativa o que no se ajusten a las condiciones del título otorgado. Asimismo, la Administración puede ordenar la adopción inmediata de las medidas necesarias para evitar los daños que pueda provocar un buque u otra embarcación en peligro de hundimiento o en situación de causar daños a bienes, elementos portuarios u otras embarcaciones. También puede ordenar la inmediata retención, por causa justificada, de los buques y embarcaciones para garantizar las posibles responsabilidades administrativas o económicas de los propietarios, de sus representantes debidamente autorizados, capitanes o patrones, sin perjuicio de que esta medida cautelar pueda ser sustituida por la constitución de un aval suficiente.

6. La Administración puede ordenar la adopción inmediata de las medidas necesarias para evitar la contaminación generada por todo tipo de vertidos.

7. La adopción de las medidas cautelares o provisionales establecidas por el presente artículo corresponde al órgano competente para la resolución del correspondiente procedimiento sancionador.

## CAPÍTULO IV

### Medidas de carácter no sancionador

#### Artículo 248. Otras medidas no sancionadoras.

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción pueden dar lugar, con independencia de la sanción que corresponda, a la adopción de las siguientes medidas:

- a) La imposición de multas coercitivas.
- b) La restitución de los bienes, la reposición de la situación alterada y la indemnización por los daños y perjuicios causados.
- c) La caducidad o resolución del título administrativo habilitante.
- d) La denegación de entrada a la infraestructura portuaria, así como de la prestación de servicios y actividades económicas.
- e) La obligación de pago de las tasas y tarifas correspondientes a los servicios obtenidos sin autorización o con desobediencia de la orden de salida.

2. Las medidas establecidas por el presente artículo no tienen carácter sancionador.



#### **Artículo 249. Multas coercitivas.**

1. Para la ejecución de los actos administrativos que impliquen una obligación de los destinatarios, de acuerdo con la presente ley, la Administración portuaria puede imponer multas coercitivas, en cumplimiento de la legislación administrativa general y con los requerimientos y advertencias previos que correspondan.

2. Las multas coercitivas pueden ser impuestas de modo reiterado y la cuantía de cada una de ellas no puede ser superior a 3.000 euros.

3. La imposición de multas coercitivas es independiente y compatible con la imposición de multas en concepto de sanción.

4. Si las multas coercitivas se imponen para exigir el cumplimiento de una sanción económica, la competencia para fijarlas corresponde al órgano administrativo que ha dictado la resolución en el expediente sancionador, y el importe de cada una de ellas no puede ser superior al 20% de la cuantía de la sanción económica.

#### **Artículo 250. Restitución de los bienes y reposición de la situación alterada e indemnización por los daños y perjuicios causados.**

1. La imposición de sanciones es independiente de la obligación, exigible en cualquier momento, de restituir los bienes y de reponer la situación alterada al estado anterior a la comisión de la infracción, y de la obligación de indemnizar por los daños y perjuicios causados.

2. En el supuesto de que la reparación del daño sea urgente para garantizar el buen funcionamiento de la infraestructura portuaria, el gestor, público o privado, de la instalación debe asumir su ejecución subsidiaria y realizar de forma inmediata las actuaciones de reparación y restitución del daño causado. En cualquier caso, los gastos correspondientes van a cargo de la persona responsable de la infracción. En los supuestos de cesión de elementos objeto de una concesión o contrato, si no es posible determinar el responsable de la realización de las obras o instalaciones no autorizadas, la reparación debe correr a cargo del cesionario en concepto de responsabilidad subsidiaria, sin perjuicio de las acciones de retorno que puedan corresponder.

3. Si la restitución y la reposición al estado anterior no es posible y, en todo caso, cuando se han producido daños y perjuicios, los infractores deben abonar las indemnizaciones que correspondan. La cuantía de la indemnización, que en ningún caso puede ser inferior al valor del beneficio obtenido por el infractor, debe fijarse según los siguientes criterios, aplicando aquel que proporcione el valor más alto:

- a) El valor teórico de la restitución y la reposición.
- b) El valor de los bienes afectados.
- c) El beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.

4. Corresponde al mismo órgano competente para imponer la sanción la facultad de exigir el cumplimiento de la obligación de restituir y reponer la situación alterada a su estado anterior, así como fijar el importe de la indemnización, previa instrucción del correspondiente expediente administrativo. El alcance de la restitución también puede determinarse en un expediente independiente, respetando los principios y las garantías del procedimiento administrativo.

5. La acción de la Administración para exigir al responsable la reposición de los bienes al estado anterior al de la comisión de la infracción y para reclamar los daños y perjuicios causados es imprescriptible.

6. El importe de las multas coercitivas y de los gastos ocasionados por la ejecución subsidiaria de las actuaciones de restitución y de reposición de los bienes al estado anterior a la comisión de la infracción, así como el importe de las indemnizaciones por daños y perjuicios, puede ser exigido mediante el procedimiento administrativo de apremio.



7. La suspensión de las resoluciones definitivas dictadas en esta materia exige que el interesado garantice su importe mediante la constitución de una fianza o depósito suficiente.

#### DISPOSICIONES ADICIONALES

**Primera.** *Procedimiento específico de adjudicación de contratos de concesión de servicios de las infraestructuras portuarias existentes.*

1. La persona física, jurídica o entidad sin personalidad jurídica que, en la fecha de entrada en vigor de la presente ley, gestione la infraestructura portuaria en régimen de autorización, concesión o contrato administrativo, puede solicitar la adjudicación de un nuevo contrato de concesión de servicios de las infraestructuras portuarias en los términos de la presente disposición.

2. A tal efecto, la persona o entidad interesada debe manifestar su voluntad de acogerse al régimen que establece la presente disposición mediante la presentación de una solicitud de inicio del procedimiento para la adjudicación del contrato de concesión de servicios de las infraestructuras portuarias que le permita seguir explotando la infraestructura portuaria de que se trate.

3. La solicitud solo puede presentarse en el último tercio del plazo de vigencia del título habilitante y, en cualquier caso, dos años antes de que finalice el plazo que indica el título administrativo.

4. La solicitud debe ir acompañada de una memoria justificativa, en la que deben hacerse constar las siguientes circunstancias:

a) Una declaración expresa de querer seguir gestionando la infraestructura portuaria a la que se refiere el título administrativo.

b) La justificación de las necesidades a satisfacer, los factores sociales, técnicos, económicos, medioambientales, de integración territorial y administrativos correspondientes, y su adecuación al Plan de puertos vigente.

c) Las relativas al régimen previsto de utilización y explotación, tipología de flota y usos genéricos previstos y clases de amarre y servicios portuarios (cesiones por plazos determinados, alquileres, chárteres y transeúntes). A tales efectos, debe incluirse una relación de las personas titulares de derechos de uso preferente en el momento de presentar la solicitud, con certificación de su situación y de las obligaciones concretas.

d) Los estados financieros, auditados, del último ejercicio de la entidad.

e) Un informe técnico detallado del estado de las instalaciones, infraestructuras y superestructuras portuarias, tanto del espacio terrestre como de la parte sumergida, junto con el plan de mantenimiento preventivo y correctivo del último año.

f) Las relativas a los aspectos ambientales vinculados a la gestión de la infraestructura portuaria.

5. La Administración portuaria debe valorar la correspondiente solicitud y, en el plazo de tres meses a partir de la recepción de la petición, debe emitir resolución con alguno de los siguientes contenidos:

a) Decidir si gestiona la infraestructura portuaria directa o indirectamente.

b) Deferir el proceso a una nueva licitación en el momento en el que finalice la vigencia del título administrativo.

c) Decidir la iniciación del correspondiente expediente de contratación.

d) Desestimar la petición de la persona solicitante.

6. La decisión de desestimación es procedente en los siguientes casos:

a) Si la infraestructura portuaria ha visto alterada su identidad física o los elementos que la configuraban, como consecuencia de modificaciones o reordenaciones sustanciales aprobadas por la Administración portuaria.

b) Si el solicitante ha incumplido las condiciones del título administrativo o la normativa portuaria durante la vigencia del mismo, o no ha reparado la situación alterada en los plazos y términos establecidos por la Administración portuaria.



7. Dicha solicitud no otorga ningún derecho a la persona interesada y el vencimiento del plazo establecido sin que se haya dictado y notificado la resolución expresa determina su desestimación.

8. La preparación y la adjudicación del contrato de concesión de servicios de las infraestructuras portuarias deben llevarse a cabo de acuerdo con lo establecido por la presente ley.

9. La adjudicación del contrato se realiza mediante el procedimiento restringido.

10. Para valorar las proposiciones y determinar la oferta económicamente más ventajosa, deben seguirse los criterios objetivos establecidos en el pliego de cláusulas administrativas particulares del procedimiento restringido. Estas condiciones, como mínimo, han de versar sobre los siguientes aspectos:

- a) La adecuación de la propuesta a los criterios establecidos en el Plan de puertos.
- b) El interés público y social de la propuesta.
- c) La integración de la infraestructura portuaria en el municipio en el que se ubica.
- d) La propuesta de gestión ambiental de la infraestructura portuaria.
- e) La promoción de la náutica deportiva.

11. El cumplimiento, los efectos y la extinción del contrato de concesión de servicios de las infraestructuras portuarias adjudicado de acuerdo con la presente disposición se rige por lo establecido por la presente ley, sin que en ningún caso pueda plantearse una nueva solicitud al amparo de la presente disposición adicional.

#### **Segunda.** *Categorías de los puertos deportivos.*

El reglamento que debe regular la forma y los efectos de las categorías de los puertos deportivos a que se refiere el artículo 8 debe aprobarse en el plazo de un año a contar de la fecha de entrada en vigor de la presente ley.

#### **Tercera.** *Fomento de la navegación deportiva a vela.*

La Administración portuaria, con la colaboración de las federaciones deportivas representativas de cada actividad, debe promover las acciones que resulten pertinentes, en desarrollo de lo establecido por la presente ley, a fin de fomentar las actividades náutico-deportivas, y de modo especial la navegación deportiva a vela.

**Cuarta.** *Régimen aplicable a las autorizaciones de transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales preexistentes.*

A partir de la entrada en vigor de la presente ley, los servicios de transporte de pasajeros en aguas marítimas y continentales que se prestan al amparo de autorizaciones otorgadas con anterioridad mantienen su vigencia, y quedan sometidos al régimen de la presente ley, sin necesidad de que la empresa efectúe una nueva comunicación.

#### **Quinta.** *Funciones internas de vigilancia de la actividad.*

Los empleados de las entidades concesionarias que gestionan infraestructuras y servicios portuarios en los términos establecidos por la presente ley que sean designados para el ejercicio de funciones internas de vigilancia de la actividad mediante la habilitación establecida por reglamento tienen la consideración de agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones de vigilancia inmediata de la observancia, por los usuarios y por terceras personas en general, de las normas de policía establecidas legalmente.

#### **Sexta.** *Náutica popular.*

1. La Administración portuaria debe velar porque el sistema portuario ofrezca un número razonable de amarres destinados a la náutica popular sobre el número total de amarres que se ofrecen, destinados



preferentemente a la progresiva incorporación de embarcaciones de bajo nivel de emisiones, en los términos que se establezcan por reglamento, que debe especificar el porcentaje sobre el número total de amarres ofrecidos.

2. A efectos de la presente disposición se considera náutica popular la que se practica en embarcaciones que no superan los 7 metros de eslora.

**Séptima. Marinas interiores de Santa Margarida y Empuriabrava.**

1. Las marinas interiores son infraestructuras portuarias singulares, situadas en una urbanización marítimo-terrestre, construidas a partir de la inundación artificial de terrenos no incluidos en el dominio público marítimo-terrestre, que se regulan por la presente disposición adicional y, en su caso, por las normas que la desarrollan y por los demás preceptos de aplicación de la presente ley.

2. Tienen la consideración de marinas interiores los enclaves de Santa Margarida, en el término municipal de Roses, y Empuriabrava, en el término municipal de Castelló d'Empúries, sin perjuicio de lo establecido por la disposición transitoria primera.

3. La marina interior de Empuriabrava, en el término municipal de Castelló d'Empúries, se rige por la Orden ministerial de 24 de julio de 1980, por la que se autorizó su construcción y explotación, por un plazo de cincuenta años.

4. La marina interior de Santa Margarida, en el término municipal de Roses, se configura como sistema viario navegable, en los términos que se establezcan en los correspondientes instrumentos de ordenación territorial o urbanística. El régimen aplicable a su gestión debe ser acordado entre la Administración portuaria y el Ayuntamiento de Roses, especialmente en cuanto a las funciones de conservación, mantenimiento y vigilancia del conjunto de la urbanización marítimo-terrestre, incluidos los canales o viales navegables.

5. El Ayuntamiento de Roses puede establecer, en sus ordenanzas municipales, en el marco de la legislación vigente en materia de haciendas locales, las tasas y otros tributos exigibles como contraprestación de las tareas y funciones que pueda alcanzar de acuerdo con lo que establecido en la presente ley, respecto a la marina de Santa Margarida, así como los derivados de actuaciones extraordinarias de conservación, reparación o rehabilitación de los elementos de la urbanización marítimo-terrestre, incluidos los canales o viales navegables.

6. El Ayuntamiento de Castelló d'Empúries, atendiendo a la consideración de la marina de Empuriabrava como sistema viario navegable integrado en el correspondiente instrumento de ordenación territorial o urbanística, ejerce las funciones de conservación, mantenimiento y vigilancia del conjunto de la urbanización marítimo-terrestre, incluidos los canales o viales navegables, en los términos que se acuerden con la Administración portuaria.

7. El Ayuntamiento de Roses, en el caso de la marina de Santa Margarida, y el Ayuntamiento de Castelló d'Empúries, en el caso de la marina de Empuriabrava, deben establecer en sus respectivas ordenanzas municipales, en el marco de la legislación vigente en materia de haciendas locales, las tasas y demás tributos exigibles como contraprestación de las tareas y funciones que la presente ley les atribuye, así como los derivados de actuaciones extraordinarias de conservación, reparación o rehabilitación de los elementos de la urbanización marítimo-terrestre, incluidos los canales o viales navegables.

8. Los titulares de las dársenas y de las parcelas colindantes con los canales tienen, de acuerdo con su cuota de participación aprobada por la Administración, la obligación de contribuir a los gastos de conservación, vigilancia y mantenimiento del conjunto de la marina.

9. Las obras de construcción de nuevas dársenas en las urbanizaciones marítimo-terrestres de Santa Margarida y Empuriabrava, y cualquier ampliación o modificación de las existentes, requieren el informe de la Administración portuaria, que es vinculante en cuanto a las condiciones técnicas que garanticen la seguridad de los canales y demás elementos infraestructurales.

**Octava. Planeamiento urbanístico.**

1. Las infraestructuras portuarias que en el momento de la entrada en vigor de la presente ley no dispongan de planeamiento derivado deben ordenarse a través de la figura del plan director urbanístico portuario, que puede incluir una o varias ya existentes.

2. El planeamiento urbanístico vigente en el momento de la entrada en vigor de la presente ley puede modificarse sin introducir en el mismo alteraciones sustanciales, entre las cuales se incluye la modificación del perímetro de la zona de servicio portuario. En los demás supuestos, la ordenación urbanística requiere un plan director urbanístico portuario.

**Novena. Seguridad pública.**

1. La Policía de la Generalidad - Mossos d'Esquadra ejerce en las infraestructuras del sistema portuario sus funciones de policía integral, incluidas la protección y la custodia de las mismas, en colaboración y coordinación con las policías locales, de acuerdo con lo establecido en la presente ley y en la legislación en materia de policía local, y sin detrimento de las competencias que tiene asignadas por ley la policía portuaria en los puertos de Barcelona y Tarragona.

2. En los casos en los que resulte necesario, deben habilitarse espacios en la zona de servicio portuario para ubicar las instalaciones que sean necesarias para el ejercicio de las funciones de policía integral.

3. Las policías locales, de acuerdo con la legislación en materia de policía local, deben colaborar también en las tareas de seguridad pública en las infraestructuras del sistema portuario.

**Décima. Programa de actuación, inversiones y financiación.**

Debe incluirse un plan de electrificación progresiva para la conexión a la red eléctrica local en el programa de actuación, inversiones y financiación de Puertos de la Generalidad. La electrificación para la conexión a la red eléctrica local debe incluirse también en los nuevos proyectos de infraestructuras portuarias.

**Undécima. Régimen especial para el municipio de Barcelona.**

1. De conformidad con la normativa reguladora del régimen especial del municipio de Barcelona, la aprobación y la modificación de todos los instrumentos de planeamiento establecidos en el título I del libro segundo que afecten a puertos situados en su término municipal, y las actuaciones de delimitación, investigación y técnicas de garantía de la integridad del dominio público portuario, deben someterse a informe previo y preceptivo del Ayuntamiento de Barcelona.

2. El departamento competente en esta materia debe establecer mecanismos de participación con el Ayuntamiento de Barcelona en el proceso de elaboración de los instrumentos de planeamiento a los que se refiere el apartado 1.

3. La Generalidad, en ejercicio de sus competencias, puede delegar en el Ayuntamiento de Barcelona, en los términos que se acuerden entre ambas administraciones, las competencias relacionadas con la gestión de las infraestructuras portuarias situadas en dicha ciudad.

**Duodécima. Gestión de las lonjas pesqueras.**

El otorgamiento de concesiones sobre el dominio público portuario que tengan por objeto la gestión y el uso de lonjas pesqueras se rige por lo que determina la presente ley y por la normativa aplicable en materia de cofradías de pescadores.

**Decimotercera. Creación de un área de control de emisiones de azufre en el Mediterráneo.**



El Gobierno debe impulsar, con los países del Mediterráneo, la creación de un área de control de emisiones (ECA) de azufre en el mar Mediterráneo, para limitar el contenido de azufre de los combustibles de uso marítimo.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

##### **Primera.** *Procedimientos administrativos iniciados antes de la entrada en vigor de la Ley.*

1. Los procedimientos administrativos que se hallen en proceso de tramitación pasan a regirse por la presente ley a partir de la fecha de su entrada en vigor, con la excepción de lo establecido en el apartado 2. Los actos de trámite dictados al amparo de la legislación anterior y bajo su vigencia conservan su validez, siempre que su mantenimiento no produzca un efecto contrario a las disposiciones de la presente ley.

2. Los procedimientos en trámite a instancia de promotores de actuaciones urbanísticas para la implantación de una marina interior constituida por una red de canales o una única lámina de agua quedan sujetos, hasta su resolución, a las disposiciones de la Ley 5/1998, de puertos de la Generalidad, y del Decreto 17/2005, que aprueba el reglamento de marinas interiores de Cataluña, que les sean de aplicación. Las mismas disposiciones constituyen el régimen jurídico de las obras e instalaciones resultantes y de su explotación, en los términos de la concesión que se otorgue y durante el plazo en el que estén vigentes.

##### **Segunda.** *Planeamiento urbanístico.*

La planificación urbanística de las infraestructuras portuarias que haya sido aprobada inicialmente en el momento de la entrada en vigor de la presente ley puede seguir su tramitación excepto si, por razones motivadas, la Administración portuaria decide iniciar la tramitación de un plan director urbanístico portuario; en los demás casos, se mantiene vigente el planteamiento aprobado.

##### **Tercera.** *Plan de puertos.*

Hasta la aprobación del plan de puertos, de acuerdo con el artículo 9, sigue vigente el Plan de puertos aprobado mediante el Decreto 41/2007, de 20 de febrero, en todo cuanto no contradiga la presente ley.

##### **Cuarta.** *Infracciones y sanciones.*

1. La presente ley es de aplicación a las infracciones cometidas con anterioridad a su entrada en vigor, siempre que su aplicación resulte más favorable para el sujeto infractor y la sanción impuesta no haya adquirido firmeza.

2. La revisión de las sanciones no firmes y la aplicación de la nueva normativa quedan encomendadas a los órganos administrativos que en el momento de la entrada en vigor de la presente ley conozcan los recursos, previa audiencia a la persona interesada.

3. Los procedimientos sancionadores relativos a materias reguladas por la presente ley iniciados antes de su entrada en vigor deben seguir tramitándose de acuerdo con la legislación anterior, salvo que el contenido de la presente ley sea más beneficioso para los afectados.

##### **Quinta.** *Personal y medios.*

1. Se habilita a Puertos de la Generalidad para adaptar su estructura al nuevo modelo de Administración portuaria, de acuerdo con el título II del libro segundo.

2. Dicha adaptación no está sujeta a las limitaciones genéricas que puedan establecer las leyes de presupuestos en materia de personal destinadas al conjunto del sector público de la Generalidad, a efectos de poder prestar el servicio público portuario asignado y ejercer las funciones que se atribuyen para la consecución de los objetivos establecidos con los recursos necesarios.



3. El cambio a la nueva organización administrativa de la Administración portuaria debe hacerse efectivo en un plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente ley.

**Sexta. Régimen transitorio de autorizaciones y concesiones.**

1. Las autorizaciones y concesiones vigentes en el momento de la entrada en vigor de la presente ley mantienen las condiciones establecidas en el título de otorgamiento, incluidas las relativas a su plazo.

2. En cuanto al régimen tributario de aplicación, los titulares de las autorizaciones y concesiones vigentes en el momento de la entrada en vigor de la presente ley deben manifestar de forma expresa a la Administración portuaria, en el plazo de seis meses, si optan por mantener el régimen jurídico que les sea de aplicación o por adaptarlo a lo dispuesto en la presente ley.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, los títulos habilitantes otorgados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley deben someter el régimen de prórroga a lo establecido en los artículos 53 y 71, según corresponda en cada caso.

**Séptima. Moratoria para la construcción de nuevos puertos.**

Se determina una moratoria de siete años para la construcción de nuevos puertos, a contar desde la entrada en vigor de la presente ley.

**Octava. Medidas para la electrificación.**

Los puertos que son competencia de la Generalidad deben tomar las medidas necesarias para la electrificación antes del fin del año 2024.

#### DISPOSICIÓN DEROGATORIA

1. Sin perjuicio de lo establecido en la disposición transitoria primera, quedan derogadas las siguientes normas:

- a) La Ley 5/1998, de 17 de abril, de puertos de Cataluña.
- b) La Ley 10/2000, de 7 de julio, de ordenación del transporte en aguas marítimas y fluviales.
- c) El artículo 22 de la Ley 12/2004, de 27 de diciembre, de medidas financieras.
- d) Los artículos 25.11, 25.12, 25.13, 25.14, 25.21 y 25.22 del texto refundido de la Ley de tasas y precios públicos de la Generalidad de Cataluña, aprobado por el Decreto legislativo 3/2008, de 25 de junio.
- e) El texto articulado de las tasas aplicables por Puertos de la Generalidad, aprobado por el Decreto legislativo 2/2010, de 3 de agosto.

2. Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo establecido por la presente ley o que la contradigan.

#### DISPOSICIONES FINALES

**Primera. Habilitación.**

1. Se faculta al Gobierno y al consejero competente en materia de puertos para que dicten las disposiciones necesarias para desarrollar y aplicar la presente ley, y, especialmente, para dictar un reglamento de explotación y policía aplicable al conjunto de las instalaciones integradas en el sistema portuario catalán y que tenga en cuenta las especificidades de cada una de las zonas de gestión.

2. Se autoriza al consejero competente en materia de puertos para dictar las disposiciones de desarrollo que procedan en materia de tributos portuarios, en los casos establecidos por la presente ley.



**Segunda. Entrada en vigor.**

1. La presente ley entra en vigor al cabo de tres meses de su publicación en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, salvo el título V del libro segundo, sobre régimen económico-financiero del sistema portuario, que entra en vigor el 1 de enero de 2020.

2. Los preceptos que eventualmente puedan comportar gastos con cargo a los presupuestos de la Generalidad producen efectos a partir de la entrada en vigor de la ley de presupuestos correspondiente al ejercicio presupuestario inmediatamente posterior a la entrada en vigor de la presente ley.

Por tanto, ordeno que todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley cooperen en su cumplimiento y que los tribunales y autoridades a los que corresponda la hagan cumplir.

Palacio de la Generalidad, 23 de diciembre de 2019

JOAQUIM TORRA I PLA  
Presidente de la Generalidad de Cataluña