

**ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO****EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La vinculación histórica, económica y social de Euskadi con el mar y la actividad portuaria es innegable, y, de cara al futuro, es evidente que buena parte de nuestro devenir económico, social y político guarda una estrecha relación con actividades que tienen en los puertos unas infraestructuras necesarias para su desarrollo, como son las actividades comerciales, industriales, pesqueras, las actividades de ocio referidas a deportes y actividades náuticas y, asociado con estas últimas, el turismo.

La larga y consolidada tradición portuaria de Euskadi ha tenido un gran impacto económico y social en el desarrollo de nuestras localidades costeras, favorecido por el impulso de los sectores pesquero, comercial e industrial.

Unido a ello, el crecimiento de la práctica náutico-recreativa en Euskadi y el desarrollo turístico de la costa vasca han propiciado la construcción y/o reordenación de puertos e instalaciones portuarias de carácter deportivo o recreativo, vinculados al turismo de ocio y de calidad, que además tienen un impacto sobre el territorio y sobre el propio modelo económico de los municipios en los que se emplazan, y que ha de ser tenido en cuenta a efectos de una regulación del régimen portuario coherente y global.

El artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía del País Vasco atribuye a la Comunidad Autónoma del País Vasco competencia exclusiva en materia de puertos siempre que no estén clasificados como de interés general. Para posibilitar la ejecución de las normas atributivas de competencias constituidas por el Estatuto de Autonomía, se realizaron los trasposos de bienes y servicios en materia de puertos del Estado a la Comunidad Autónoma mediante Real Decreto 2380/1982, de 14 de mayo.

Por otra parte, este mismo artículo 10.32 atribuye a la Comunidad Autónoma del País Vasco competencia exclusiva en materia de transporte marítimo, habiéndose producido el traspaso de funciones y servicios de la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de transporte marítimo en virtud del Real Decreto 900/2011, de 24 de junio.

Así las cosas, y disponiendo la Comunidad Autónoma del País Vasco de facultades legislativas plenas y de ejecución respecto a los puertos de su competencia, hasta la fecha el Parlamento Vasco no ha intervenido para abordar la materia de forma integral a través de una Ley de puertos propia, estando regulada la materia de forma fragmentaria y dispersa.

La situación descrita, por tanto, justifica que la regulación de los puertos de titularidad vasca sea una necesidad inaplazable. Por otra parte, atendiendo a la conexión existente entre la materia de transporte marítimo y los puertos desde los cuales se efectúa, con carácter general, dicho transporte, se ha considerado conveniente recoger en el mismo texto legal la regulación relativa a esta materia, con el fin de que el conjunto de los puertos y de las instalaciones de nuestro litoral constituyan un sistema

que cubre las necesidades del transporte marítimo en su vertiente comercial, pesquera y recreativa.

La Ley se estructura en seis Capítulos, tres Disposiciones Adicionales, seis Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y dos Finales.

El Capítulo I define los conceptos básicos y el ámbito de competencia objetiva que sirven para delimitar con claridad las competencias autonómicas. Recoge además los principios de actuación que van a guiar la gestión portuaria, entre los que merecen destacarse los de sostenibilidad, gestión integrada e intermodalidad. Asimismo, teniendo en cuenta el carácter urbano de muchos de los puertos de nuestra Comunidad Autónoma, la ley parte de la necesaria convivencia pacífica entre la actividad portuaria y la actividad cotidiana de los municipios y ciudades en las que se ubican los puertos.

El Capítulo II aborda tanto la ordenación urbanística del espacio portuario como la construcción de los puertos de titularidad vasca. El modelo vasco de ordenación portuaria se hace pivotar sobre dos instrumentos básicos: los Planes Especiales de Ordenación Portuaria y la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

En este ámbito, el texto es respetuoso con la legislación autonómica vigente en materia de ordenación del territorio y urbanismo, manteniéndose el modelo general consagrado por la misma. En este sentido, el Plan Especial de ordenación portuaria, concebido como plan urbanístico e instrumento de ordenación portuaria, regulará el uso urbanístico del recinto portuario incluyendo las previsiones y medidas necesarias que garanticen el funcionamiento eficaz de los puertos, la eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo futuro, su conexión con las infraestructuras de comunicación terrestre, así como la adecuada cobertura de la demanda de servicios portuarios y medioambientales.

Por su parte, la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios se configura como un instrumento con fines delimitadores y organizativos, no urbanísticos. Su objeto es delimitar la zona de servicio y definir y ordenar geográficamente los usos portuarios previstos para cada una de las zonas del puerto. Es, por tanto, un instrumento de ordenación portuaria concebido con la finalidad de optimizar la gestión económica y la distribución racional de las superficies portuarias desde la óptica de la gestión económica y de explotación del puerto.

Se incluyen además en este mismo Capítulo dos secciones dedicadas a la construcción y modificación de los puertos de titularidad vasca y a la conservación del dominio público portuario.

El Capítulo III de la Ley crea un ente público de derecho privado como instrumento central para llevar a cabo la política de la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de puertos. KAIK se crea con naturaleza jurídica de ente público sometido al Derecho privado, con personalidad jurídica propia y adscrito al departamento del Gobierno Vasco competente en materia de puertos.

Frente a la actual dispersión en las formas de gestionar las infraestructuras portuarias, la ley opta por aglutinar la gestión de todas las infraestructuras portuarias de Euskadi en un nuevo modelo que aúna el sometimiento al derecho público en todas aquellas actuaciones que impliquen el ejercicio de potestades administrativas, con el sometimiento a las reglas y principios del derecho privado en el desarrollo de su actividad y en su relación con terceras personas para el resto de su actividad.

La competencia del nuevo ente se extiende a todas las infraestructuras portuarias actuales o que en el futuro se puedan construir que sean competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco. En consecuencia, la actuación del ente se puede hacer extensiva en el futuro a las otras infraestructuras que sean asumidas por el Gobierno Vasco en cumplimiento del marco constitucional y estatutario actualmente vigente.

Con la creación de “KAIK” se trata en definitiva de avanzar hacia una gestión integral de todos los puertos de Euskadi, pesqueros, comerciales y deportivos, garantizando siempre y a todas las personas usuarias unos servicios especializados y bajo unos mismos estándares de calidad y todo ello con la garantía, la transparencia y el rigor en el control que solo la Administración Pública puede garantizar.

El Capítulo IV, relativo al Régimen jurídico de los puertos, regula en primer lugar los Servicios portuarios. El impacto social y económico que se reconoce a los puertos y que afecta no sólo a las localidades costeras sino a la totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma, exige garantizar unos adecuados servicios portuarios, que tengan en cuenta las necesidades derivadas de la utilización multifuncional de las instalaciones portuarias.

La regulación de los servicios portuarios, prevé que serán prestados por la Administración portuaria, directamente o mediante cualquier mecanismo de gestión indirecta legalmente previsto, excluyéndose de la prestación mediante gestión indirecta cuando conlleven el ejercicio de autoridad o cuando, por otras circunstancias, se considere conveniente la gestión directa.

Asociada a esta regulación de los servicios portuarios, la ley procede a una revisión general de la regulación relativa a las tasas portuarias, incorporando una completa redefinición y reestructuración de las mismas y procediendo a modificar (disposición final primera) para ello la regulación contenida en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre.

La sección segunda de este capítulo regula la gestión del dominio público portuario y para ello, acude a instituciones ya clásicas que posibilitan su utilización por los particulares, la autorización y concesión, según las características del uso que se pretenda.

El Capítulo V, en el aspecto relativo al transporte marítimo, regula en un único artículo la creación de un registro de empresas operadoras de transporte marítimo.

El Capítulo VI se destina a regular la actividad de policía y el régimen sancionador, abordando la regulación de un régimen sancionador para el sector basado en los principios de legalidad, tipicidad, responsabilidad, irretroactividad y proporcionalidad.

En cuanto al régimen de infracciones y sanciones, se tipifican las acciones u omisiones que tendrán la consideración de infracción a los efectos de la Ley, calificándolas como leves, graves y muy graves, y se establecen los órganos competentes para el ejercicio de la potestad sancionadora. El texto legal incluye un exhaustivo catálogo de infracciones y sus correspondientes sanciones que debe constituir un mecanismo disuasorio de conductas que pudieran perjudicar la conservación del demanio portuario o afectar negativamente al desarrollo de las actividades que se ejecutan en el ámbito de los puertos, incluyendo la previsión de medidas cautelares y multas coercitivas.

Por último, la Parte Final de la Ley incluye tres Disposiciones Adicionales, seis Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y dos Finales.

## **CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES**

### **Artículo 1.- Objeto de la Ley.**

Es objeto de la presente Ley:

- 1.- Establecer el régimen jurídico aplicable a los puertos e instalaciones portuarias y marítimas de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 2.- Establecer los regímenes de planificación, ordenación, explotación, construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos, así como de prestación de los servicios portuarios y el acceso y uso de los mismos.
- 3.- Regular la gestión del dominio público portuario competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco, estableciendo su régimen de uso.
4. Establecer la estructura y funcionamiento de la Administración Portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco y crear el ente público de derecho privado KAIK responsable de la gestión de los puertos de Euskadi y parte integrante de la Administración portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 5.- Regular el régimen económico-financiero derivado de la utilización del dominio público portuario y de la prestación de servicios portuarios.
- 6.- Regular la actividad de transporte marítimo de pasaje, de mercancías y mixto de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 7.- Establecer el régimen sancionador en el dominio público portuario autonómico, así como las potestades de inspección y control correspondientes a la Administración portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

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

- 1.- La presente Ley será de aplicación a los puertos del litoral vasco, en los términos del artículo 3.a) de esta Ley, así como a las obras e instalaciones portuarias competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 2.- Asimismo, la presente Ley se aplicará a cualquier otro puerto o parte de la zona de servicio portuaria que, de acuerdo al ordenamiento jurídico vigente y por cualquier título, fuese atribuido a la gestión de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 3.- La presente ley se aplica, igualmente, a la actividad de transporte marítimo de pasaje, de mercancías, o mixtos, en embarcaciones debidamente registradas, que se produzca entre puertos o puntos situados exclusivamente en el litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

### **Artículo 3.- Definiciones.**

A los efectos de la presente Ley se entiende por:

a) Puertos: el conjunto de infraestructuras, instalaciones, espacios terrestres y aguas marítimas adscritas, que permita la realización de las actividades de tráfico portuario y la prestación de los servicios correspondientes.

b) Tráfico portuario: las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de embarcaciones en puerto y las de transferencia, entre éstos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamientos, de pasajeros y pasajeras o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

c) Obras e instalaciones portuarias costeras: las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicios, construidas o ubicadas en el ámbito portuario y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

d) Instalaciones marítimas: el conjunto de obras e infraestructuras que, sin tener la consideración de puerto, se sitúan en el litoral y cuya construcción no exige obras de abrigo o de atraque de carácter fijo, y no suponen alteración sustancial del medio físico donde se emplazan, tales como embarcaderos, varaderos, fondeaderos y otras similares susceptibles de utilización náutico-recreativa.

e) Operaciones marítimas: el conjunto estructurado y definido de procesos que se desarrollan en los puertos y que engloba desde los aspectos administrativos previos al atraque, los procesos que se llevan a cabo en el momento en que el buque arriba al puerto, la manipulación de las mercancías en su paso por el puerto y los servicios prestados a los pasajeros y pasajeras.

f) Administración portuaria: la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el ente público de derecho privado, KAIK, en cuanto ejercen competencias y funciones atribuidas por la presente Ley.

### **Artículo 4.- Participación institucional y social.**

La participación institucional y social en materia de puertos se llevará a cabo a través de los órganos consultivos y de participación que reglamentariamente se creen, entre los que se incluirán, bajo la denominación de Consejo Municipal Portuario, los órganos encargados de articular las relaciones entre la Administración portuaria y las administraciones municipales responsables de municipios que disponen de puerto.

### **Artículo 5.- Competencias de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco.**

A la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco le corresponden las siguientes competencias:

- a) La aprobación de las disposiciones de carácter reglamentario y de los instrumentos de planificación de rango superior en materia de política portuaria.

- b) La determinación de la modalidad de gestión de cada puerto o de su ampliación.
- c) La aprobación de los Planes Especiales de Ordenación Portuaria.
- d) El ejercicio de la potestad sancionadora en los términos establecidos en el artículo 52.

## **Artículo 6.- Principios de actuación**

1. La gestión de los puertos de Euskadi, como elemento de desarrollo socioeconómico, se regirá por los principios de sostenibilidad, solidaridad, gestión integrada y accesibilidad.

2. Asimismo, la gestión de los puertos se realizará atendiendo a la utilización multifuncional de las instalaciones, la realidad socio-económica del entorno y la razonable rentabilidad de los activos públicos, estando sujeta a la observancia de los principios de seguridad y salud laboral.

3.- El respeto a los principios de protección de los intereses de la ciudadanía en su condición de personas usuarias de los puertos, especialmente en el caso de personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando su derecho al acceso a los servicios de los puertos en adecuadas condiciones de calidad, y el respeto a los principios de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres deberán guiar la gestión de los puertos de Euskadi.

4. Los principios de eficacia, coordinación y cooperación regirán las actuaciones en las relaciones con otras Administraciones, especialmente en orden a la integración de la planificación sectorial y una adecuada ordenación urbanística y la preservación del litoral. Del mismo modo, la ordenación y gestión de la actividad y los servicios portuarios deberá estar orientada a una convivencia pacífica con la estructura y actividad cotidiana de los municipios y ciudades en las que se ubican.

5. La gestión de los puertos de Euskadi asume la intermodalidad como principio para alcanzar la máxima eficiencia de las cadenas de transporte y la creación de áreas logísticas para facilitar la incorporación de valor añadido a los procesos productivos. Igualmente, considerará las oportunidades del transporte marítimo de corta distancia y de las autopistas del mar definidas en el ámbito de la Unión Europea.

6. Se garantiza la libre prestación de servicios de transporte marítimo de pasaje, de mercancías o mixtos, con la utilización de las infraestructuras portuarias, así como, el respeto a los derechos de las personas consumidoras y usuarias, el cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad marítima y la preservación del medio ambiente natural.

## **Artículo 7.- Dominio público portuario de la Comunidad Autónoma del País Vasco.**

1.- El dominio público portuario de la Comunidad Autónoma del País Vasco está integrado por los derechos y los bienes, muebles e inmuebles, que siendo de titularidad pública, se encuentren afectos al uso general o al servicio público portuario de competencia autonómica.

2.- En todo caso pertenecen al dominio público portuario de la Comunidad Autónoma del País Vasco, las aguas marítimas, las superficies de tierra, las obras y las instalaciones que se afecten a usos o servicios portuarios, así como las obras e

instalaciones realizadas en el dominio público marítimo-terrestre adscrito para finalidades portuarias.

#### **Artículo 8.- La zona de servicio de los puertos.**

1.- La Administración portuaria delimitará para cada puerto, en la correspondiente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, la zona de servicio, de carácter demanial, que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para la ejecución de sus actividades y el desarrollo de los usos portuarios, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas, los espacios de reserva que garantizan la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y otros complementarios.

2.- Asimismo, en la delimitación de la zona de servicio se establecerán los diferentes usos admitidos en zona de servicio, así como la ubicación en cada puerto de dichos usos.

### **CAPÍTULO II**

#### **PLANIFICACIÓN, ORDENACIÓN, CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE PUERTOS.**

##### **Sección 1ª.- Planificación y Ordenación urbanística portuaria**

#### **Artículo 9.- Planificación de las infraestructuras portuarias.**

La construcción de nuevos puertos e instalaciones portuarias y la ampliación de los existentes se realizará conforme a lo que establezcan los instrumentos de planificación de rango superior en materia de política portuaria que se aprueben por la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

#### **Artículo 10.- El planeamiento urbanístico.**

1.- Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencias sobre el espacio portuario, el planeamiento urbanístico general calificará todo el ámbito del dominio público portuario de los puertos como Sistema General Portuario.

2.- Los Ayuntamientos y otras Administraciones con competencias urbanísticas, al redactar los instrumentos de planeamiento urbanístico que afecten a la zona portuaria del País Vasco, requerirán a la Administración portuaria para que se pronuncie sobre las cuestiones de su competencia mediante informe que deberá emitirse en los términos y plazos previstos en el artículo 23.h).

#### **Artículo 11.- Los Planes Especiales de Ordenación Portuaria**

1.- La ordenación urbanística de las zonas portuarias se realizará a través de los Planes Especiales de Ordenación Portuaria, en los términos establecidos en la legislación urbanística.

2.- En desarrollo de las determinaciones estructurales del planeamiento general municipal, el Plan Especial de Ordenación Portuaria contendrá entre sus determinaciones parámetros de ordenación urbanística y regulará el uso urbanístico del recinto portuario.

## **Sección 2ª.- Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios**

### **Artículo 12.- La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.**

1.- La ordenación de usos e instalaciones en la zona de servicio de los puertos se llevará a cabo mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

2.- La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, de acuerdo a las actividades previstas en la zona de servicio y en base a los siguientes usos portuarios:

- a) Usos comerciales portuarios: son aquellos destinados, exclusiva o preferentemente, a la actividad profesional de descarga, manipulación y transformación de mercancías desde los buques o embarcaciones utilizados para su transporte, a servir de base a dichos buques o embarcaciones proporcionando algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento y mantenimiento.
- b) Usos pesqueros: son aquellos destinados, exclusiva o preferentemente, a la actividad profesional relacionada con la pesca desde los buques o embarcaciones utilizados para su captura, a servir de base a dichos buques o embarcaciones proporcionando algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento y mantenimiento, así como los destinados, exclusiva o preferentemente, a la recepción de pesca para su manipulación o venta.
- c) Usos náutico-recreativos: son los que estén destinados a ser utilizados, exclusiva o preferentemente, por embarcaciones deportivas o de recreo.
- d) Usos comunitarios públicos: son aquellas actividades de prestación de servicios públicos que sean titularidad de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi.
- e) Usos industriales y comerciales: son todas aquellas actividades de carácter mercantil, industrial o comercial que, sin constituir servicios portuarios, se pueden realizar en zona de servicio, y que no sean constitutivas de ninguna de las actividades mencionadas en los apartados anteriores.
- f) Usos mixtos: son aquéllos que contengan una pluralidad de los usos propios de las zonas portuarias referidos en los apartados anteriores, sin que se manifieste ninguno de ellos con carácter preferente.

### **Artículo 13.- Tramitación y efectos de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.**

1.- La tramitación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios se realizará de conformidad con el procedimiento que se establezca reglamentariamente, en el que estará garantizada la participación de las Administraciones locales y de aquellas otras Administraciones sectoriales que pueden verse afectadas. Se garantizará asimismo la realización de un trámite de información pública y la publicación en el BOPV del texto definitivo aprobado.

2.- La aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos de rescate de las concesiones que requiera la actuación portuaria en el ámbito de dicha delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.

### **Sección 3ª.- Construcción y modificación de puertos.**

#### **Artículo 14.- Construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos.**

1.-La Administración portuaria construirá, ampliará, reformará y mantendrá los puertos de conformidad con lo previsto en la presente Ley, con sujeción a las disposiciones del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.

2.- La realización de obras que tengan como objeto la construcción de puertos o ampliación o reforma de la configuración actual del dominio público portuario, tanto en tierra como en mar, así como las que tengan por objeto el mantenimiento de los puertos, deberán adaptarse al Plan Especial de Ordenación Portuaria y precisarán el correspondiente proyecto aprobado por la Administración portuaria.

3.- No obstante, en casos de urgencia acreditada o de interés público excepcional, podrán autorizarse obras no previstas en el Plan Especial de Ordenación Portuaria. Oído el ayuntamiento correspondiente, la existencia de estas circunstancias tiene que ser apreciada por el Consejo de Gobierno con carácter previo al inicio de las obras.

Una vez aprobada la ejecución de las obras, tiene que iniciarse el procedimiento de revisión o modificación del plan vigente.

#### **Artículo 15.- Requisitos.**

1- En los procedimientos de aprobación de los proyectos referidos en la presente Sección se garantizará la participación de las Administraciones Públicas con competencias concurrentes en la materia.

2.- Las obras y actividades portuarias que, en ejercicio de sus competencias, realice la Administración portuaria en zona de servicio de los puertos no estarán sujetas a licencias urbanísticas ni tributos municipales por razón de su interés general, siempre que se refieran a usos comerciales portuarios, usos pesqueros, usos náutico-recreativos o usos comunitarios públicos. No obstante dichas obras deberán ser comunicadas a la Administración municipal, para su conocimiento.

#### **Artículo 16.- Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación.**

1.- La aprobación de los proyectos referidos en la presente Sección llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal, así como del rescate de concesiones, si ello fuese necesario.

En cada proyecto deberá figurar la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados, no incluidos en el dominio público portuario, con su descripción material.

2.- La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que pudiera aprobar posteriormente la Administración portuaria, con los mismos requisitos señalados en el párrafo anterior.

## **Sección 4ª : Régimen de conservación del dominio público portuario**

### **Artículo 17 .- Protección Ambiental**

1.- La Administración portuaria adoptará las medidas adecuadas para la preservación y protección ambiental del dominio público portuario.

2.- Para ello, los Planes de Recogida de Residuos que apruebe la administración portuaria, además de recoger las instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, conforme al Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, establecerán las medidas precisas para instaurar sistemas de minimización de residuos y de recogida selectiva de los mismos, evitando siempre que sea posible su eliminación y fomentando su valorización y reciclaje.

### **Artículo 18.- Prohibición de vertidos.**

1.- Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes ya sean sólidos, líquidos o gaseosos en el dominio público portuario, procedentes de buques, de embarcaciones o de medios flotantes de cualquier tipo.

2.- Los desechos y residuos procedentes de los buques o embarcaciones deberán descargarse en la forma establecida en el Plan de Recogida de Residuos en vigor aprobado por la Administración portuaria.

3.- Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, sin perjuicio de la autorización o concesión de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Administración portuaria. En todo caso, no tienen la consideración de vertidos las obras de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo para la modificación o ampliación de puertos.

4.- En caso de vertido de materiales no autorizados, la Administración portuaria ordenará a los responsables su recogida y limpieza inmediata. En caso de incumplimiento, la Administración procederá a la ejecución subsidiaria a cargo de los responsables, sin perjuicio de las sanciones que pudieran corresponderles.

### **Artículo 19 .- Prevención y protección civil**

1.- La Administración portuaria dispondrá los medios precisos para el cumplimiento de las obligaciones de autoprotección establecidas en la normativa vigente.

2.- La Administración portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de las obligaciones de autoprotección exigibles a las actividades que se desarrollan en dominio público portuario y controlará en dicho ámbito el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas.

### **Artículo 20.- Autorizaciones de dragado.**

Las obras de dragado en el dominio público portuario requerirán la autorización de la Administración portuaria, ello sin perjuicio de la posible intervención concurrente de otras Administraciones Públicas en base a otros títulos competenciales.

## CAPITULO III

### Ente Público KAIK

#### Artículo 21.- Creación

1.-. Se crea el ente público de derecho privado KAIK con personalidad jurídica propia y plena capacidad para obrar para el cumplimiento de sus funciones, adscrito al Departamento del Gobierno Vasco competente en materia de puertos.

2.- KAIK se regirá por lo dispuesto en esta Ley y en sus estatutos, que serán aprobados por Decreto del Gobierno Vasco a propuesta del Departamento competente en materia de puertos.

#### Artículo 22.- Objeto

Constituye el objeto de KAIK:

- a) La gestión integral de los puertos de Euskadi, así como la planificación y programación de los servicios portuarios, conforme a los principios de servicio público, de acuerdo con las exigencias del desarrollo sostenible y la cohesión social y económica de Euskadi.
- b) La construcción de las infraestructuras portuarias, así como la conservación, gestión y administración de estas nuevas infraestructuras.
- c) La prestación de los servicios portuarios, con respeto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.
- d) La colaboración con entes de idénticos fines que actúen en el ámbito de la Unión Europea.

#### Artículo 23.- Funciones

Son funciones de KAIK:

- a) La elaboración y propuesta de las disposiciones de carácter general en las materias que constituyen su objeto y la emisión de informe cuando se elabore un instrumento de planificación de rango superior en materia de política portuaria.
- b) La elaboración y propuesta de los Planes Especiales de Ordenación Portuaria, así como, en su caso, la propuesta de elaboración y modificación de otros planes o instrumentos de ordenación urbanística precisos para el desempeño de la actividad portuaria.
- c) La aprobación de las Delimitaciones de los Espacios y Usos Portuarios, de los Reglamentos de Servicios y Policía de cada puerto y de sus respectivos Planes de Residuos.
- d) La construcción, ampliación o reforma de puertos e instalaciones portuarias y su mantenimiento, aprobando para ello los proyectos que resulten necesarios.
- e) Intervenciones para garantizar la protección del dominio público portuario, en especial el otorgamiento, modificación y extinción de las concesiones y autorizaciones administrativas, así como la vigilancia e inspección y sanción de las infracciones contrarias a la normativa reguladora del régimen portuario en los términos establecidos en el Capítulo VI.
- f) La administración de infraestructuras portuarias y la prestación de los servicios portuarios.

- g) La gestión, liquidación, recaudación e inspección de los tributos y demás prestaciones patrimoniales de carácter público establecidos en la legislación vigente en materia de puertos.
- h) Informar los instrumentos de planeamiento urbanístico o territorial que afecten a las zonas portuarias. El informe se limitará a valorar aquellas determinaciones que supongan una afección en las competencias de explotación portuaria y se entenderá positivo si no se emite y notifica en el plazo de dos meses.
- i) Aprobar planes de emergencia interior, planes de contingencia por contaminación marina accidental y planes de protección de las instalaciones portuarias,
- j) La aprobación de las bases reguladoras y la concesión de subvenciones relacionadas con materias de su competencia.
- k) Cualesquiera competencias en materia de puertos y asuntos marítimos que no estuviesen atribuidas de forma expresa a otro órgano administrativo.

#### **Artículo 24.- Régimen jurídico.**

1.- Se someten al derecho público las relaciones jurídicas de KAIK derivadas de actos de limitación, control, intervención o gravamen y, en general, aquellos que impliquen el ejercicio de potestades administrativas, incluido el régimen del silencio administrativo y la impugnación de sus actos.

En particular, son actos de carácter administrativo los siguientes:

- a) Los actos de ordenación y gestión del dominio público portuario, incluido el otorgamiento de las concesiones y autorizaciones administrativas.
- b) Los actos dictados en ejercicio de la potestad sancionadora.
- c) Los actos de gestión, liquidación, inspección y recaudación de los tributos establecidos en la legislación vigente en materia de puertos.
- d) Los actos que dicten los órganos competentes de KAIK en materia de contratación.

2.- En todo lo que corresponde a las materias propias de la hacienda general del País Vasco, se sujetará a lo que dispone la normativa de aplicación en la Comunidad Autónoma correspondiente a dichas materias, en relación con los entes públicos de derecho privado.

3.- KAIK tramitará los expedientes de contratación ajustando su actividad a las normas establecidas para los poderes adjudicadores que, a efectos de las disposiciones del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, tienen la consideración de Administraciones Públicas, así como a las reglas sobre contratación contenidas en la legislación de la Comunidad Autónoma de Euskadi y en sus normas de desarrollo.

4.- El régimen de responsabilidad patrimonial de los actos de KAIK se rige por lo dispuesto en el título X de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

5.-Contra las resoluciones de KAIK procederá interponer recurso de alzada ante el departamento competente en materia de puertos de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

6.-Contra las resoluciones de KAIK en materia de contratos procederá interponer recurso especial regulado en el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector

Público, respecto aquellos contratos que se mencionan en el artículo 40.1 de dicho texto normativo

7.- Los actos tributarios podrán ser objeto de recurso potestativo de reposición ante el órgano que haya dictado el acto recurrido. Contra la resolución del recurso de reposición o contra el propio acto, si no se interpone aquél, podrá reclamarse ante el Tribunal Económico-Administrativo de Euskadi, de conformidad con las disposiciones reguladoras de éste.

8- La representación y defensa en juicio de KAIK estará a cargo de sus propios servicios y de los servicios jurídicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, conforme a lo dispuesto en sus normas reguladoras.

### **Artículo 25.-Organización.**

1.- Son órganos de gobierno y gestión de KAIK, respectivamente, el Consejo de Administración y la Dirección.

2.- El Consejo de Administración es el órgano de gobierno y actúa bajo la presidencia del consejero o consejera del departamento competente en materia de puertos o persona por él o ella designada, que tendrá voto de calidad. Su composición se establecerá reglamentariamente y deberá garantizar la representación de los departamentos competentes en materia de hacienda, medio ambiente, ordenación territorial y urbanismo.

3.- La Dirección es el órgano ejecutivo que gestiona y representa al ente. Su titular será nombrada o nombrado por el Gobierno Vasco a propuesta del consejero o consejera competente en materia de puertos. El director o directora tendrá la consideración de alto cargo, quedará en situación de servicios especiales si anteriormente estuviera desempeñando una función pública, y estará sometida o sometido al régimen de incompatibilidades de los altos cargos de la Administración de la Comunidad Autónoma.

4.- El Gobierno Vasco aprobará mediante decreto los estatutos del ente, como desarrollo reglamentario de su estructura organizativa y del régimen de funcionamiento.

### **Artículo 26.- El personal.**

1.- Los puestos de trabajo de KAIK serán desempeñados por personal contratado al efecto y por personal de la Administración General del País Vasco, según la naturaleza de las funciones asignadas a cada puesto de trabajo.

2.- Los puestos de trabajo que comporten el ejercicio de potestades públicas y la salvaguarda de los intereses generales de las Administraciones Públicas estarán reservados a personal funcionario, que estará sometido a la normativa reguladora de la función pública de la Administración general de la Comunidad Autónoma.

3.- Corresponde a KAIK determinar, en lo relativo al personal laboral, los requisitos y las características de las pruebas de selección, así como la convocatoria, gestión y resolución de los procesos de acceso de acuerdo con los principios de publicidad, igualdad, mérito y capacidad.

## **Artículo 27.- Los recursos económicos.**

KAIKAK contará, para el cumplimiento de sus fines, con los siguientes bienes y medios económicos:

- a) Las asignaciones que se establezcan anualmente con cargo a los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- b) Las subvenciones, aportaciones del Estado o de las administraciones forales y locales y donaciones que se concedan a su favor.
- c) Los ingresos, ordinarios y extraordinarios, derivados del ejercicio de sus actividades.
- d) Los bienes y valores que, en su caso y conforme a la legislación reguladora del patrimonio de Euskadi, constituyan su patrimonio, así como los productos y rentas de éste.
- e) Los ingresos procedentes de la recaudación de las tasas y cobro de precios públicos existentes en materia de puertos.
- f) Los ingresos provenientes de las sanciones reguladas en esta ley.
- g) Cualesquiera otros recursos que legalmente le sean atribuidos.

## **Artículo 28.- Presupuesto.**

KAIKAK elaborará y aprobará con carácter anual el correspondiente anteproyecto de presupuesto y lo remitirá al Gobierno Vasco para que sea integrado, con la debida independencia, en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma, de acuerdo con la legislación reguladora del régimen presupuestario de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

# **CAPÍTULO IV**

## **RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS PUERTOS DE EUSKADI.**

### **Sección 1ª .- Servicios portuarios .**

#### **Artículo 29.- Concepto y determinación de los servicios portuarios.**

1.- Son servicios portuarios las prestaciones dirigidas a satisfacer las operaciones y necesidades portuarias y marítimas y el adecuado funcionamiento de los puertos, de acuerdo con lo establecido en la presente Ley y sus normas de desarrollo.

2.- La Administración portuaria concretará los servicios portuarios a establecer en cada puerto, aprobando para ello los Reglamentos de Servicios de los puertos.

#### **Artículo 30.-Servicios portuarios.**

1.- Son servicios portuarios:

- a) La ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- b) La gestión de amarres.
- c) La prestación de los servicios de marinería y administración o recepción.

- d) La vigilancia, seguridad y policía de las instalaciones en zona de servicio, sin perjuicio de las competencias que en dichas materias correspondan a otros Departamentos de la Administración General del País Vasco o, en su caso, a otras Administraciones Públicas.
- e) El balizamiento y otras ayudas a la navegación, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones.
- f) La varada, izado, arriado y estancia en seco de buques o embarcaciones.
- g) El practicaaje.
- h) El remolque portuario.
- i) La recepción de pescado para su manipulación a efectos de clasificación, primera venta y comercialización.
- j) El servicio de pesaje en báscula.
- k) El alumbrado y la limpieza de la zona de servicio.
- l) El aparcamiento de vehículos en zona de servicio.
- m) El abastecimiento y saneamiento de agua en la zona de servicio y la prestación de los servicios de recepción de residuos.
- n) El suministro de energía eléctrica y la prestación de servicios de telecomunicaciones.
- o) El suministro de combustible y otros suministros.
- p) Los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, en colaboración con las Administraciones competentes.
- q) Los servicios de recepción de residuos generados por embarcaciones, en cumplimiento del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques (MARPOL 73/78).
- r) La carga y descarga de equipajes y vehículos.
- s) El embarque y desembarque de pasaje.
- t) La carga, descarga, estiba y desestiba así como el trasbordo de mercancías.
- u) El transporte en tierra.

2.- Reglamentariamente podrá modificarse la relación establecida en el párrafo anterior.

### **Artículo 31.- Régimen de prestación.**

1.- Los servicios portuarios serán prestados por la Administración portuaria, bien directamente bien mediante cualquier mecanismo de gestión indirecta legalmente previsto, o en régimen de competencia por particulares con autorización al efecto. No se prestarán estos servicios mediante gestión indirecta cuando conlleven el ejercicio de autoridad o cuando, por otras circunstancias, se considere conveniente la gestión directa.

2.- Si para la prestación de los servicios portuarios se requiere el otorgamiento de concesión o de autorización de ocupación del dominio público portuario, ambas serán objeto de un expediente único y su eficacia queda vinculada de manera recíproca.

### **Artículo 32.- Régimen de utilización de la zona de servicio.**

1.- La zona de servicios de los puertos deberá disponer de espacios suficientes para el desarrollo de todas aquellas actividades necesarias para la prestación de los servicios portuarios.

2.- Los puertos podrán albergar una o más actividades portuarias diferenciadas, especialmente las de tráfico comercial, industriales, pesqueras, náutico-recreativas,

comunitarias públicas o mixtas, según los usos para los que se hayan proyectado o que se desarrollen en cada uno de dichos espacios.

3.- En todo caso, en zona de servicio sólo se permitirán aquellas actividades y construcciones compatibles con los usos estrictamente portuarios, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley y en la correspondiente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. En base a lo anterior, la Administración portuaria, a la hora de prohibir o autorizar una determinada actividad, deberá justificar la compatibilidad o no de la misma con los usos estrictamente portuarios.

4.- La Administración portuaria podrá prohibir aquellas actividades que puedan ser contrarias o perjudiciales para los usos y actividades portuarios. La correspondiente Delimitación de los Espacios y Usos portuarios podrá delimitar espacios en los que se permitan actividades no estrictamente portuarias, siempre que resulten compatibles con los usos estrictamente portuarios.

5.- La Administración portuaria podrá autorizar la utilización del dominio público portuario a otros órganos de la Administración General del País Vasco, así como a otras administraciones públicas, siempre que dicha utilización sea compatible con la normal explotación del puerto y se solicite para finalidades de interés general.

## **Sección 2ª.- Gestión del dominio público portuario.**

### **Artículo 33.- Utilización del dominio público portuario.**

1.-La utilización del dominio público portuario se regirá por lo que establece esta Ley, las normas reglamentarias que la desarrollen, los planes especiales de ordenación portuaria o, en su caso, las Delimitaciones de Espacios y Usos portuarios.

2.- La utilización del dominio público portuario del País Vasco para usos que tengan especiales circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad o que requieran la ejecución de obras e instalaciones exigirá, en todo caso, el otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión, de acuerdo con la presente Ley. En lo no previsto en la misma, serán de aplicación las disposiciones contenidas en la legislación sobre Patrimonio de Euskadi así como los principios de la legislación sobre Contratos del Sector Público.

3.- Las personas titulares de autorizaciones o concesiones para la utilización del dominio público portuario quedan obligadas a informar a la Administración portuaria de las incidencias que produzca tal utilización y a cumplir con las instrucciones que dicha Administración les dicte.

### **Artículo 34.- Autorizaciones y concesiones demaniales**

1.- Se exigirá la obtención de autorización para aquellos usos u ocupación de dominio público portuario, con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellas, por plazo no superior a tres años, incluidas las prórrogas.

2.- La ocupación de bienes de dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años estará sujeta a previa concesión otorgada por la Administración portuaria. El plazo de las concesiones será el que se establezca en el título correspondiente y no podrá ser superior, contando tanto el plazo inicialmente otorgado como las prórrogas, a cincuenta años.

3.- La ocupación de dominio público portuario para el uso de puestos de amarre estará sujeta a la obtención de autorización por un plazo máximo de cinco años, prorrogable por otros cinco.

### **Artículo 35.- Tramitación de autorizaciones y concesiones**

1.- Corresponde a la Administración portuaria el otorgamiento, modificación, revisión y extinción de los títulos habilitantes para la utilización del dominio público portuario, así como las funciones de vigilancia, inspección y control en relación a dicha utilización.

2.- Reglamentariamente se establecerá el procedimiento para el otorgamiento de concesiones y autorizaciones, así como los requisitos y garantías a exigir.

### **Artículo 36.- Extinción de las concesiones y autorizaciones.**

1.- El derecho a la ocupación del dominio público portuario se extinguirá por:

- a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.
- b) Renuncia de la persona titular aceptada por la Administración portuaria.
- c) Extinción de la personalidad jurídica de la persona titular de la concesión o autorización.
- d) Muerte o incapacidad sobrevenida de la persona titular de la concesión o autorización, en el caso de que no se acuerde la continuidad a favor de sus causahabientes, previa comunicación de dicha circunstancia a la Administración portuaria.
- e) Mutuo acuerdo entre la persona titular y la Administración portuaria.
- f) Caducidad.
- g) Revocación.
- h) Rescate, previa indemnización, en el caso de las concesiones.
- i) Extinción del título habilitante para la prestación de servicios portuarios, cuando la concesión o autorización sea medio o requisito para ello.

2.- Una vez que se produzca la extinción de la autorización o de la concesión, los edificios o instalaciones existentes revertirán libres de cargas de todo tipo a la Administración portuaria que podrá acordar, en el plazo de tres meses desde la extinción, el derribo o retirada de los mismos por la persona titular de la autorización o concesión extinguida y a sus expensas, pudiendo al Administración ejecutar subsidiariamente los trabajos que no haya efectuado el titular en el plazo fijado.

3.- En todo caso la Administración portuaria no asumirá ningún tipo de obligación laboral o económica de la persona titular de la autorización o concesión.

### **Artículo 37.- Revocación de las concesiones y autorizaciones.**

1.-La Administración portuaria, en cualquier momento y sin derecho a indemnización, podrá revocar las autorizaciones cuando su mantenimiento resulte incompatible con otros usos o actividades portuarias consideradas de mayor interés.

2.-La Administración portuaria podrá asimismo revocar las concesiones, sin derecho a indemnización, por alteración de los supuestos físicos o jurídicos determinantes de su otorgamiento que impliquen la imposibilidad de la continuación en el disfrute de la

concesión y en casos de fuerza mayor, cuando, en ambos supuestos, no sea posible la revisión del título de otorgamiento.

### **Artículo 38.- Caducidad de la concesión o autorización.**

1.- La Administración portuaria, mediante el procedimiento que se determine reglamentariamente, previa audiencia de la persona titular, y previo dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi cuando se trate de concesiones y se formule oposición, podrá declarar la caducidad de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:

- a) No iniciación, paralización o no terminación de las obras injustificadamente durante el plazo que se fije en las condiciones del título.
- b) Abandono o falta de actividad durante un periodo de seis meses, en el caso de autorizaciones, y de doce meses en el caso de concesiones, salvo causa justificada.
- c) Impago de tasas en periodo voluntario conforme a las reglas siguientes:
  - En el caso de autorizaciones, impago de la liquidación de la tasa que corresponda a seis meses de ocupación o uso.
  - En el caso de concesiones, impago de la liquidación de la tasa que corresponda a doce meses de ocupación y/o uso.

En ambos supuestos para el cómputo de los plazos citados se tendrá en cuenta la suma de los plazos correspondientes a liquidaciones giradas y no abonadas.
- d) Desarrollo de actividades que no figuren en el objeto del título.
- e) Incumplimiento de las condiciones que se hubieran establecido como consecuencia de la previa evaluación de sus efectos sobre el dominio público.
- f) Ocupación de zona de servicio fuera de los límites de la superficie concesionada o autorizada.
- g) Aumento de la superficie construida, volumen o altura máxima en más del 10% sobre el proyecto autorizado.
- h) Cesión a una tercera persona del uso total o parcial de la concesión, sin autorización de la Administración portuaria.
- i) Transmisión del título de otorgamiento sin comunicación a la Administración portuaria en el caso de las autorizaciones o sin autorización de aquélla en el caso de las concesiones.
- j) Constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sin autorización de la Administración portuaria.
- k) No reposición o complemento de las garantías exigibles, previo requerimiento de la Administración portuaria.
- l) Falta de autorización previa en caso de fusión, absorción o escisión de la personalidad jurídica de la persona titular de la concesión.
- m) Falta de comunicación del fallecimiento de la persona titular de la concesión o del interés de sus causahabientes en sucederle.
- n) En general, el incumplimiento de otras condiciones cuya inobservancia esté expresamente prevista como causa de caducidad en el título de otorgamiento.

2.- La declaración de caducidad comportará la pérdida de las garantías constituidas por la persona titular de la concesión o autorización así como, en el caso de las concesiones, la reversión anticipada a la Administración portuaria de las instalaciones construidas por la persona concesionaria.

### **Artículo 39.- Actos de disposición o de gravamen de las concesiones.**

1.- Las concesiones podrán transmitirse por actos *inter vivos*, previa autorización de la Administración portuaria, sin que la transmisión suponga alteración de las condiciones de la concesión, subrogándose el nuevo titular en los derechos y obligaciones derivados de la concesión. La Administración portuaria podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en los términos que reglamentariamente se establezcan.

2.- Exigirá, asimismo, autorización la transmisión del capital de sociedades titulares de concesiones, cuando la persona adquirente ostente, a consecuencia de esa cesión o por cualquier otro título, directa o indirectamente más del 50% de dicho capital.

3.- La transmisión *mortis causa* exigirá comunicación del fallecimiento de la persona titular y el interés de sus causahabientes, a título de herencia o legado, en subrogarse en los derechos y obligaciones de aquélla, en el plazo de un año desde el fallecimiento. La transmisión *mortis causa* exigirá resolución expresa, previa comprobación del cumplimiento por las personas que resulten nuevas titulares de los requisitos legales exigibles.

4.- La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser previamente autorizada por la Administración portuaria.

5.- En los supuestos de adjudicación de la concesión mediante remate judicial, extrajudicial o administrativo o impago de créditos hipotecarios, la Administración portuaria podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que tenga conocimiento de la adjudicación.

6.- La persona adjudicataria de una concesión mediante remate judicial, extrajudicial o administrativo o impago de créditos hipotecarios deberá subrogarse en las obligaciones derivadas de la concesión de la antigua titular y, si no reúne los requisitos para el ejercicio de la actividad o usos que constituya el objeto de la concesión, deberá transferirla, en el plazo de 12 meses, a una nueva persona concesionaria que, a estos efectos, no presente limitación alguna.

7.- Las concesiones podrán ser objeto de cesión de uso, total o parcial, previa autorización de la Administración portuaria en las condiciones establecidas en el título concesional.

### **Artículo 40.- Modificación y Revisión de las concesiones.**

1.- Las condiciones de las concesiones podrán ser discrecionalmente modificadas por la Administración portuaria de conformidad con el procedimiento que se fije reglamentariamente.

2.- La Administración portuaria revisará las condiciones de la concesión, modificándolas de oficio o a instancia de parte, cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Cuando se hayan alterado los supuestos determinantes para su otorgamiento.
- b) En caso de fuerza mayor.
- c) Cuando lo exija la adecuación a los planes o a cualquier regulación aplicable al ámbito portuario, así como por razones de interés general portuario. Sólo en estos supuestos procederá la indemnización a la persona concesionaria.

3.- Cuando la revisión de la concesión determine la reducción de la superficie otorgada se tramitará como un rescate parcial de la concesión. Asimismo, cuando la revisión de la concesión determine que la continuidad de su explotación resulte antieconómica el titular podrá solicitar el rescate total de la concesión.

#### **Artículo 41.- Rescate de las concesiones.**

1.- En el caso de que el dominio público otorgado en concesión fuera necesario para la Administración portuaria para el ejercicio de sus competencias, la Administración portuaria podrá proceder, previa indemnización a la persona concesionaria, al rescate de la concesión.

2.- En particular, se producirá el rescate cuando la concesión sea incompatible con obras de ampliación del puerto o con modificaciones de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios debidamente aprobada. Asimismo, se podrá proceder al rescate de una concesión cuando no sea posible alcanzar un acuerdo con el concesionario en un procedimiento de revisión de concesión.

3.- El rescate exigirá la previa declaración del interés portuario de las obras o actividades y el acuerdo de la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por aquéllas. Cuando el rescate implique la necesidad de ocupación de sólo una parte de la concesión de modo que resulte antieconómica para la persona concesionaria la explotación de la parte no rescatada, su titular podrá solicitar de la Administración portuaria el rescate de toda la concesión.

4.- El rescate se tramitará mediante el procedimiento que reglamentariamente se establezca, en el que se establecerán asimismo los criterios para fijar la valoración de las indemnizaciones a recibir por el concesionario. Estos criterios deberán tener en cuenta los costes de las obras rescatadas y la pérdida de beneficios imputables al rescate.

#### **Artículo 42.- Autorizaciones.**

1.- Las autorizaciones serán revocables sin derecho a indemnización en los términos establecidos en el artículo 38.

2.- El procedimiento para el otorgamiento de las autorizaciones se podrá iniciar a solicitud de la persona interesada o a iniciativa de la Administración portuaria.

3.- Independientemente de la forma de inicio del procedimiento, en los supuestos en que el número de autorizaciones a otorgar en un puerto se halle limitado por cualquier circunstancia, el otorgamiento deberá realizarse por concurso. Si no hubiera que valorar condiciones especiales en las personas solicitantes, podrá acudir al sorteo.

4.- El plazo máximo para dictar y notificar resolución expresa en este procedimiento será de seis meses. El vencimiento del plazo máximo sin que se haya dictado y notificado resolución expresa producirá la desestimación por silencio administrativo de las solicitudes presentadas por las personas interesadas.

5.- Las autorizaciones no son transmisibles *inter vivos* y su uso no podrá ser cedido a terceras personas. Podrán transmitirse *mortis causa*, exigiéndose para ello la comunicación del fallecimiento y la transmisión operada en los seis meses siguientes al

fallecimiento del causante. La falta de comunicación en los términos señalados dará lugar a la caducidad de la autorización.

6.-En todo caso la persona que resulte nueva titular deberá cumplir lo establecido en la correspondiente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios y demás normas reguladoras de los usos portuarios, en los términos y condiciones en los que hubiera sido otorgada la autorización.

## **CAPÍTULO V**

### **REGISTRO DE EMPRESAS OPERADORAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO**

#### **Artículo 43. Creación del registro y obligatoriedad de la inscripción**

1.- Se crea en la Comunidad Autónoma de Euskadi el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo, a los solos efectos de publicidad y a fin de compatibilizar la libre prestación de servicios de transporte marítimo de pasaje, de mercancías y mixtos, con la utilización de las infraestructuras portuarias, el respeto a los derechos de las personas consumidoras y usuarias, el cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad marítima y la preservación del medio ambiente natural. Dicho registro será gestionado por el departamento del gobierno vasco competente en materia de transporte.

2.- Con carácter previo a la realización de servicios de transporte marítimo regulados en la presente Ley será necesaria la inscripción de la empresa operadora y de las condiciones de prestación del servicio en el registro a que se refiere el apartado anterior. En todo caso se inscribirán los recorridos, horarios y período de prestación del servicio, las embarcaciones y sus características, así como las tarifas y demás condiciones económicas y técnicas que reglamentariamente se establezcan.

3.- En dicho Registro también se deberán inscribir las empresas operadoras de transportes marítimos de pasaje de carácter turístico o recreativo y aquellos en los que la actividad de transporte se acompaña de otras actividades y servicios accesorios de carácter turístico, hostelería, ocio, educativos o de naturaleza análoga, a cambio de una contraprestación económica, con independencia de si lo es con reiteración o no del itinerario, el calendario y el horario, y de la modalidad de contratación.

4.- Por vía reglamentaria se establecerá la organización, contenido y régimen de funcionamiento del registro, así como los requisitos y efectos de la inscripción.

## **CAPÍTULO VI**

### **RÉGIMEN DE POLICÍA Y SANCIONADOR**

#### **Sección 1ª.- Régimen de policía.**

#### **Artículo 44.- Ejercicio de las potestades de vigilancia, inspección y control.**

1.- El ejercicio de las potestades de vigilancia, inspección y control en materia de puertos y asuntos marítimos y en relación con los servicios y las operaciones que se desarrollen en los puertos, cualquiera que sea el régimen de utilización del dominio

público portuario o la forma de prestación de los servicios, se llevará a cabo, en la forma que determine el reglamento de policía.

2.-Las potestades de inspección y control se ejercerán mediante personal adscrito a la Administración portuaria, debidamente cualificado. A estos efectos, el citado personal tendrá la condición de agente de la autoridad.

#### **Artículo 45.- Preservación de la actividad de los puertos.**

1.- En el supuesto de que por cualquier medio se impidiera o dificultara la actividad portuaria en los puertos o se ponga en peligro grave y notorio a las personas, los bienes o el medio ambiente, la Administración portuaria por razones de urgencia y excepcionalidad, podrá, previa audiencia a las personas interesadas, si ello fuera posible, exigir la adopción de las medidas que resulten precisas, de conformidad con el ordenamiento jurídico y con la duración que estime necesaria, encaminadas a restablecer la normal actividad en el puerto. La exigencia de adopción de estas medidas se realizará sin perjuicio de lo establecido en el régimen sancionador. En el caso de incumplimiento, la Administración portuaria procederá a la ejecución subsidiaria con cargo de las personas responsables.

2.- Lo establecido en el punto anterior será aplicable, entre otros, a los supuestos de buques y embarcaciones que presenten peligro de hundimiento, se hayan hundido en puerto, hayan sido abandonados o constituyan riesgo grave. Mediante los procedimientos que reglamentariamente se establezcan la Administración portuaria estará habilitada para autorizar el desguace o enajenación del buque o embarcación hundido o abandonado.

#### **Artículo 46.- Recuperación posesoria y desahucio administrativo.**

1.- La Administración portuaria podrá recuperar por sí misma, y en cualquier momento, la posesión indebidamente perdida sobre los bienes de dominio público portuario, cuando la posesión por una tercera persona se haya producido sin título alguno que la permitiera.

2.- La Administración portuaria podrá ejercer la potestad de desahucio y 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 su ocupación por terceras personas.

3.- En cuanto al procedimiento para el ejercicio las potestades previstas en los párrafos anteriores, se estará a lo previsto en la legislación sobre patrimonio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

### **Sección 2ª.- Régimen sancionador**

#### **Artículo 47.- Tipificación de infracciones.**

Tienen la consideración de infracción a los efectos de la presente Ley las acciones u omisiones que se tipifican en los artículos siguientes. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

## **Artículo 48.- Infracciones leves.**

Son infracciones leves las que, no teniendo la consideración de graves o muy graves, se señalan a continuación:

- a) El incumplimiento de la normativa portuaria vigente, siempre que no esté tipificada como infracción grave o muy grave.
- b) El incumplimiento de los reglamentos de servicios y policía de los puertos, así como el incumplimiento de las instrucciones y de las órdenes de la Administración portuaria en ejecución de dichos reglamentos y en el ejercicio de sus competencias.
- c) La realización de operaciones marítimas que pongan en peligro obras, instalaciones, equipos portuarios, buques, embarcaciones o personas, o en las cuales no se tomen las medidas de seguridad necesarias.
- d) Cualquier acción u omisión que cause daños o perjuicios en los bienes del dominio público portuario o en su uso o explotación, siempre que no impida su normal funcionamiento.
- e) Cualquier acción u omisión que cause, por culpa o negligencia, daños en obras, instalaciones, equipos, medios de transporte marítimos o terrestres, mercancías, contenedores o cualesquiera otros elementos situados en el recinto portuario, y también su utilización indebida o sin permiso cuando éste sea necesario.
- f) La ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones sin el título correspondiente, siempre que no se impida la actividad normal del puerto ni se haya desatendido un requerimiento expreso de los órganos de la Administración portuaria competentes para el cese de dicha conducta.
- g) La realización de actividades en el dominio público portuario sin la autorización correspondiente, siempre que ésta resulte exigible.
- h) La realización de obras, instalaciones o actividades en el dominio público portuario con incumplimiento de las condiciones del título otorgado, sin perjuicio de su revocación, si procede.
- i) El vertido no autorizado de sustancias, materiales o residuos no contaminantes en dominio público portuario.
- j) Acceder al recinto portuario en contra de la normativa establecida al efecto o contraviniendo las instrucciones del personal portuario en el ejercicio de su cargo.
- k) La manipulación de pescado y el depósito de mercancías u otros objetos sin previa autorización o en lugares expresamente prohibidos o distintos de los señalados.
- l) La realización de reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación contraviniendo la normativa aplicable, así como el incumplimiento de la normativa en relación con las obligaciones de entrega de residuos generados por las embarcaciones y residuos de carga.

m) La alteración de horarios y el incumplimiento del régimen de utilización de terminales portuarias que figure inscrito en el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo.

n) El retraso en la aportación de los datos que hayan de comunicarse a la administración.

#### **Artículo 49.- Infracciones graves.**

Son infracciones graves:

a) Las infracciones tipificadas como leves cuando causen daños y perjuicios que impidan parcialmente el funcionamiento o la utilización de los bienes o de las instalaciones.

b) La ocupación del dominio público portuario sin el título correspondiente, cuando se perturbe la actividad normal del puerto o bien cuando se haya desatendido un requerimiento expreso de la Administración portuaria.

c) El falseamiento de cualquier información aportada a la Administración portuaria en cumplimiento de una obligación legal.

d) La obstrucción a las funciones de vigilancia, inspección y control.

e) El vertido no autorizado de sustancias, materiales o residuos no contaminantes en dominio público portuario, cuando, atendida su entidad, características, volumen y efectos, se causen daños a dicho dominio.

f) La prestación de servicios de transporte marítimo regulados en esta Ley en condiciones distintas a las inscritas en el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo.

g) La difusión pública de precios u otras condiciones del servicio de transporte distintas de las que figuran inscritas en el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo.

h) Las infracciones tipificadas como leves cuando concurra la circunstancia de reincidencia en su comisión. A estos efectos, se considerará reincidencia la comisión en el plazo de un año de dos o más infracciones leves, si así se ha declarado por resolución firme en vía administrativa.

#### **Artículo 50.- Infracciones muy graves.**

Son infracciones muy graves:

a) Las infracciones tipificadas como leves y como graves cuando causen daños y perjuicios que impidan totalmente el funcionamiento o la utilización del bien o de la instalación.

b) El vertido no autorizado de sustancias, materiales o residuos contaminantes en el dominio público portuario.

c) La prestación de servicios de transporte marítimo regulado en esta Ley sin estar inscrito en el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo.

d) La prestación de los servicios a que se refiere la presente Ley incumpliendo las limitaciones o condicionantes que reglamentariamente se impongan con relación al transporte a espacios naturales protegidos.

### **Artículo 51.- Sanciones.**

1.- Las infracciones reguladas por la presente Ley son sancionables con las multas siguientes:

- a) Las infracciones leves hasta 12.000 €.
- b) Las infracciones graves de 12.001 € hasta 500.000 €.
- c) Las infracciones muy graves de 500.001 € hasta 1.000.000 €.

2.- Calificadas las infracciones, las sanciones económicas se graduarán atendiendo a las circunstancias que pudieran, en su caso, atenuar o agravar las infracciones cometidas. En este sentido, las sanciones se graduarán en atención a:

- a) La gravedad del hecho, considerando los daños y perjuicios producidos y el riesgo objetivo causado a los bienes y a las personas.
- b) La existencia de intencionalidad o reiteración.
- c) La reincidencia por comisión en el término de un año, a contar desde la comisión de la infracción calificada, de más de una infracción de la misma naturaleza cuando así haya sido declarado por resolución firme. Esta circunstancia no se aplicará en la graduación de la infracción cuando haya sido tomada en cuenta para agravar el tipo de la infracción.

3.- La imposición de sanciones será compatible con la exigencia a la persona infractora de la restitución de bienes y reposición de la situación alterada en el dominio público portuario al estado anterior a la comisión de la infracción, así como con la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

### **Artículo 52.- Competencia.**

Corresponde determinar la sanción al Director o Directora de KAIK para las infracciones leves y graves y a la Consejera o Consejero competente en materia de puertos para las muy graves.

### **Artículo 53.- Responsabilidad.**

1.- Son personas responsables de las infracciones administrativas previstas en la presente Ley sus autoras.

2.- Son autoras las personas físicas o jurídicas que realicen las actuaciones tipificadas como infracciones por sí solas, conjuntamente o por medio de otra de la que se sirvan como instrumento.

3.- A los efectos previstos serán consideradas autoras:

- a) La persona que realice el hecho tipificado, así como la empresa con la que tenga relación de dependencia si la infracción hubiera sido cometida como consecuencia de dicha relación.

b) En los casos de infracciones relacionadas con buques o embarcaciones, la empresa naviera o consignataria o, en su defecto, el capitán o capitana del buque o embarcación, sin perjuicio de las responsabilidades que le puedan corresponder a la persona titular del contrato de prestación del servicio de practica y al práctico en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

c) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, el personal que manipule las mismas y la empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, así como la empresa consignataria de las mercancías.

d) En los supuestos de existencia de deberes de información a la Administración portuaria, las entidades obligadas a facilitar dicha información.

e) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, quien promueva la actividad, la empresa que la ejecute y el personal técnico director de la misma.

4.- Cuando la responsable de una infracción sea una persona jurídica el juicio de culpabilidad se hará respecto de la persona o personas físicas que hayan formado la voluntad de aquélla. En estos casos no se podrá sancionar, por la misma infracción, a dichas personas físicas.

5.- Las sanciones impuestas a diferentes personas a consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente.

#### **Artículo 54.- Medidas cautelares.**

Como medidas cautelares, el órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá adoptar las siguientes medidas cautelares que no tienen carácter sancionador:

a) Ordenar la paralización inmediata de las obras o instalaciones ilegales en curso de ejecución y la suspensión de los usos y de las actividades que no dispongan del título administrativo correspondiente o que no se ajusten a las condiciones del título otorgado.

b) Acordar el precinto de las obras o de las instalaciones y la retirada de materiales, maquinaria o equipos que se utilicen en las obras o actividades a cargo de la persona interesada, para asegurar la efectividad de la resolución sancionadora. A estos efectos, podrá requerir, si lo considera conveniente, la colaboración de la fuerza pública.

c) Ordenar la adopción inmediata de las medidas necesarias para evitar los daños que pueda provocar un buque o embarcación en peligro de hundimiento o en situación de causar daños a bienes o elementos portuarios o a otros buques o embarcaciones.

d) Ordenar la inmediata retención, por causa justificada, de los buques y de las embarcaciones para garantizar las posibles responsabilidades administrativas o económicas de sus propietarios o propietarias, representantes con autorización, capitanes, capitanas, patrones o patronas, sin perjuicio de que esta medida cautelar pueda ser sustituida por la constitución de un aval suficiente.

## **Artículo 55.- Multas coercitivas.**

1.- Sin perjuicio de las sanciones que se impongan, los infractores o infractoras estarán obligados a reparar los daños causados, con objeto de restaurar y reponer los bienes alterados a su estado anterior.

2.- Cuando quien cometa la infracción no cumpla la obligación impuesta en el apartado anterior o lo haga de una forma incompleta, podrán serle impuestas un máximo de cinco multas coercitivas de forma sucesiva, cada una de ellas con un importe máximo del 10% del coste estimado del conjunto de las medidas a adoptar para la reparación de los daños causados, y la ejecución subsidiaria por cuenta de la obligada y a su costa.

3.- Con anterioridad a la imposición de las multas contempladas en el apartado anterior, se requerirá a la persona infractora para la ejecución voluntaria de lo ordenado, fijando un plazo cuya duración será determinada atendidas las circunstancias y que será suficiente para efectuar dicho cumplimiento voluntario.

4.- Las multas coercitivas serán independientes y compatibles con las multas que se hubieran impuesto o puedan imponerse como sanción por la infracción cometida.

## **DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.- Integración del personal adscrito a la Administración General de la Comunidad Autónoma y a Euskadiko Kirol Portua SA.**

1.- El personal laboral que preste servicios en la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi o en Euskadiko Kirol Portua SA que cumpla funciones que de acuerdo con la presente ley sean asumidas por Kaiak se integrará en dicho ente por aplicación del mecanismo de sucesión de empresa previsto en la normativa laboral.

2.- El personal funcionario que preste servicios en la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi y que cumpla funciones que de acuerdo con la presente ley sean asumidas por Kaiak, se adscribirá al mismo, manteniendo su condición y situación de servicio activo en el cuerpo de procedencia, conservando la totalidad de derechos que tuviera reconocidos, entre ellos la antigüedad.

3.- El Consejo de Gobierno, mediante Decreto, aprobará la adecuación de las estructuras orgánicas de los Departamentos de la Administración General que sean convenientes para asignar al ente público Kaiak los medios personales necesarios para llevar a cabo los fines que la presente ley y, en su caso, su normativa de desarrollo, le encomiendan.

## **DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA.- Importe sanciones.**

Corresponderá al Gobierno la actualización del importe de las sanciones pecuniarias de acuerdo con el índice anual de precios al consumo.

## **DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA.- Inicio de actividades de KAIK.**

1.- El inicio de las actividades del ente público KAIK se determinará mediante Decreto del Gobierno Vasco.

2.- Para el caso en que el inicio de las actividades no coincida con la entrada en vigor de la correspondiente Ley de Presupuestos, el Consejo de Gobierno aprobará los

presupuestos de explotación y capital del ente público KAIK y los estados financieros provisionales correspondientes al ejercicio económico en que inicie sus actividades, y dará cuenta a la Comisión de Economía, Hacienda y Presupuestos del Parlamento Vasco en el plazo de quince días. A tales efectos, y por el departamento del Gobierno Vasco competente en materia de presupuestos, se realizarán las modificaciones presupuestarias que fuesen necesarias para la formación de dichos presupuestos, sin que puedan suponer un incremento del importe global consignado en las partidas de los Presupuestos Generales vigentes al inicio de las actividades del ente público.

**DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA.- Régimen transitorio de los Planes Especiales Portuarios.**

La presente Ley será de aplicación a los Planes Especiales Portuarios que se hallen en tramitación a su entrada en vigor.

**DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA.- Régimen transitorio de los expedientes relativos a los títulos habilitantes para la utilización y ocupación del dominio público portuario.**

La presente Ley será de aplicación a los expedientes relativos a los títulos habilitantes para la utilización y ocupación del dominio público portuario –autorizaciones y concesiones– que se hallen en tramitación a su entrada en vigor.

**DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA.- Régimen transitorio de autorizaciones y concesiones.**

Las autorizaciones y concesiones vigentes a la entrada en vigor de la presente Ley mantendrán el plazo y condiciones establecidos en el correspondiente título de otorgamiento, a excepción del régimen tributario de aplicación a las mismas, que deberá adaptarse a las disposiciones reguladoras de la presente Ley.

**DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUARTA.- Usos residenciales en la zona de servicio de los puertos.**

Los usos residenciales existentes en la zona de servicio de los puertos a la entrada en vigor de esta Ley se entenderán consolidados.

**DISPOSICIÓN TRANSITORIA QUINTA.- Exención de la tasa en concesiones para construcción y explotación.**

Las Cofradías de Pescadores y las organizaciones de empresas productoras que tuvieran reconocida la exención de la tasa por ocupación de terrenos de dominio público portuario para construcción y explotación de fábricas de hielo, lonjas de recepción, exposición, manipulación y/o venta de pescado, plantas congeladoras y de almacenamiento de pescado, y sotos de almacenamiento y reparación de pertrechos, mantendrán dicha exención hasta la extinción del título concesional.

**DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEXTA.- Régimen transitorio de articulación de la participación institucional y social.**

En tanto se proceda al desarrollo reglamentario previsto en el artículo 4, la participación institucional y social en materia de puertos se llevará a cabo mediante los

Consejos Asesores de Puertos ya constituidos al amparo del Decreto 359/1991, de 4 de junio.

## **DISPOSICIÓN DEROGATORIA.- Derogación normativa.**

1.- Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

- a) El capítulo II, Tasas por servicios generales y específicos en los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco, del Título Segundo, artículos 19 a 29, del Decreto 248/1998, de 29 de septiembre, por el que se regulan determinados aspectos de la gestión de las tasas y de los precios públicos de la Administración de la CAPV y de sus Organismos Autónomos.
- b) Decreto 359/1991, de 4 de junio, por el que se crean los Consejos Asesores de Puertos.
- c) Orden de 13 de enero de 1992, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se modifica la composición de los Consejos Asesores de los Puertos de Bermeo y Ondarra en Bizkaia y Getaria y Hondarribia en Gipuzkoa.
- d) Decreto 90/2000, de 23 de mayo, por el que se crea el Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos.
- e) Orden de 27 de marzo de 2001, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se modifica la composición del Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos.
- f) Orden de 20 de abril de 2004, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones temporales de uso de puestos de amarre por los titulares de embarcaciones de recreo no profesionales en los puertos e instalaciones portuarias titularidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- g) Orden de 6 de septiembre de 2006, de la Consejera de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el servicio portuario de aparcamiento de vehículos en las zonas de servicio de los puertos autonómicos.

2.- Quedan derogadas, asimismo, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta Ley.

## **DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA.- Modificación del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre.**

Se modifica el título y el contenido del Capítulo I del Título X (artículos 192 a 197) del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, que regula la Tasa por servicios generales y específicos en los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que queda redactado como sigue:

### **“CAPÍTULO I TASAS PORTUARIAS**

#### **Artículo 192.- Tasa T-1. Buques.**

1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto, de las instalaciones de señales marítimas y balizamiento o de las obras e instalaciones portuarias fijas que permiten el acceso

marítimo al puerto y su estancia en el atraque, punto de amarre o puesto de fondeo que le haya sido asignado.

2.- Serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la empresa armadora del buque y la naviera.

Si el buque se encuentra consignado será sujeto pasivo sustituto la empresa consignataria del buque.

En los muelles, pantalanes e instalaciones portuarias de atraque otorgadas en concesión o autorización, será sujeto pasivo sustituto la persona concesionaria o autorizada.

Todos los sujetos pasivos sustitutos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Administración Portuaria se dirija en primer lugar a la persona titular de la concesión o de la autorización. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sujetos pasivos sustitutos, en especial el impago de la tasa, la Administración Portuaria podrá exigir a los sujetos pasivos contribuyentes su cumplimiento.

3.- La tasa se devenga cuando el buque haya entrado en las aguas de la zona de servicio del puerto con independencia de si ha efectuado atraque o se le ha asignado un puesto de fondeo. La liquidación de la tasa se realizará por meses vencidos.

4.- La base imponible de esta tasa está constituida por la unidad de arqueo bruto (GT) o fracción y los períodos de tres horas o fracción, con un máximo de cuatro períodos por cada veinticuatro horas.

5.- Las cuotas de la tasa son las siguientes:

5.1.- Con carácter general.

El buque abonará la cantidad de 0,051766 euros por unidad de arqueo bruto (GT) o fracción por cada período de tres horas o fracción, con un máximo de cuatro períodos por cada 24 horas.

A los buques que entren en el puerto en arribada forzosa se les aplicará una reducción del 50% de la cuota prevista con carácter general.

5.2.- A los buques que efectúen más de doce entradas en las aguas del puerto durante el año natural, se les aplicarán las siguientes reducciones:

- En las entradas 13<sup>a</sup> a 24<sup>a</sup>: 15% de la cuota prevista con carácter general.
- En las entradas 25<sup>a</sup> a 40<sup>a</sup>: 30% de la cuota prevista con carácter general.
- En las entradas 41<sup>a</sup> y siguientes: 50% de la cuota prevista con carácter general.

5.3.- En las líneas de navegación con calificación de regulares y siempre que antes del 1 de enero de cada año esta condición esté suficientemente documentada y autorizada por la Administración Portuaria, las reducciones a aplicar a sus buques serán:

- En las entradas 13<sup>a</sup> a 24<sup>a</sup>: 10% de la cuota prevista con carácter general.
- En las entradas 25<sup>a</sup> a 50<sup>a</sup>: 20% de la cuota prevista con carácter general.
- A partir de la entrada 51<sup>a</sup>: 30% de la cuota prevista con carácter general.

5.4.- A los buques de pasaje que realizan cruceros turísticos se les aplicará una reducción del 30% de la cuota prevista con carácter general.

5.5.- A los buques inactivos se les aplicará una reducción del 50% de la cuota prevista con carácter general. A estos efectos tendrán la consideración de buques inactivos aquellos cuya dotación se limita al personal de vigilancia y los que estén en construcción, reparación, desguace y en espera de desguace acreditado.

Cuando la estancia del buque inactivo supere los dos meses, no tendrá derecho a reducción alguna.

Transcurridos cuatro meses de inactividad, las cuotas tendrán un incremento mensual acumulativo del 5%.

5.6.- A los buques destinados a tráfico interior, de bahía o local, remolcadores con base en los puertos, dragas, aljibes, gánguiles, gabarras, pontones y artefactos análogos, se les aplicará una reducción del 75% de la cuota prevista con carácter general.

5.7.- A los buques abarloados a otro ya atracado de costado al muelle o a otros buques abarloados se les aplicará una reducción del 50% de la cuota prevista con carácter general.

A los buques atracados de punta a los muelles y a los que amarren a boyas del servicio se les aplicará una reducción del 50% de la cuota prevista con carácter general.

5.8.- Por el buque que después de haber recibido orden de desatraque o de enmienda de atraque demore estas maniobras, se abonarán, con independencia de las sanciones que en su caso imponga la autoridad competente, las siguientes cantidades:

- Por cada una de las dos primeras horas o fracción: el importe de la cuota de 24 horas.
- Por cada una de las horas restantes: cinco veces el importe de la cuota de 24 horas.

5.9.- Si por cualquier circunstancia un buque atracara sin autorización se abonará una cuota igual a la fijada en el número anterior, sin que ello le exima de la obligación de desatraca en cuanto así le sea ordenado y con independencia de las sanciones a que tal actuación diera lugar.

5.10.- A los buques que atraquen desde las 20 horas del viernes hasta las 8 horas del lunes, ambas incluidas, y desde las 20 horas de la víspera del festivo hasta las 8 horas del día hábil posterior al festivo, ambas incluidas, se les aplicará una reducción del 35% de un periodo de 3 horas de la cuota prevista con carácter general, siempre que tengan previsto iniciar su jornada laboral en el día siguiente al festivo.

El deseo de acogerse a esta reducción deberá comunicarse por escrito a la Administración Portuaria con anterioridad a la entrada del buque.

### **Artículo 193.- Tasa T-2. Pasaje.**

1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la utilización por el pasaje de las instalaciones de atraque, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias fijas.

2.- Serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la empresa armadora del buque y la naviera.

Si el buque se encuentra consignado será sujeto pasivo sustituto la empresa consignataria del buque.

Los sujetos pasivos sustitutos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Administración Portuaria se dirija en primer lugar a la persona titular de la concesión o de la autorización. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte del sujeto pasivo sustituto, en especial, el impago de la tasa, la Administración Portuaria podrá exigir a los sujetos pasivos contribuyentes su cumplimiento.

3.- La tasa se devenga cuando se inicien las operaciones de paso, embarque, desembarque o tránsito de pasaje por el puerto. La liquidación se realizará por meses vencidos.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa el número de personas que vayan como pasaje, la modalidad de pasaje, la clase de tráfico y el tipo de operación.

5.- Las cuotas de la tasa son las siguientes:

5.1.- Por cada pasajero o pasajera (euros):

***Categoría de pasaje***

<u>Clase de tráfico</u>	<u>Bloque III</u>	<u>Bloque II</u>	<u>Bloque I</u>
Bahía o local:	0,029581	0,059160	0,059160
Cabotaje europeo o exterior:	1,49	3,83	7,12

En el tráfico de bahía o local se abonará la cuota sólo al embarque.

Se aplicará la cuota del bloque I al pasaje de los camarotes de una o dos plazas; la del bloque II a quienes ocupen camarotes de tres o más plazas, o butacas de salón, y la del bloque III al pasaje de cubierta.

5.2.- Al pasaje que viaje en régimen de crucero turístico se le aplicará la cuota de la tabla anterior con una reducción del 30%.

5.3.- En el caso de inexactitud u ocultación en el número de personas que vayan como pasaje, clase de pasaje o clase de tráfico, se aplicará el doble de la cuota de la tabla anterior por la totalidad de la partida mal declarada o no declarada.

**Artículo 194.- Tasa T-3. Mercancías.**

1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la utilización por las mercancías que se embarquen, desembarquen, transborden o efectúen tránsito marítimo o terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de usos comerciales asociados a la carga y descarga del buque, accesos terrestres, vías de circulación, zonas de manipulación (excluidos los espacios de almacenamiento o depósito) y otras instalaciones portuarias fijadas.

También se incluye en el hecho imponible dicha utilización por las mercancías que accedan o salgan de la zona de servicio del puerto por vía terrestre sin utilizar en ningún momento la vía marítima, salvo que tengan como destino u origen instalaciones fabriles, de transformación, logísticas o de almacenaje, situadas en la zona de servicio del puerto.

## 2.- Sujetos pasivos de la tasa:

a) En el supuesto de mercancías que se embarquen, desembarquen, transborden o se encuentren en régimen de tránsito marítimo, serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la empresa armadora, la naviera y la persona propietaria de la mercancía.

Cuando el buque y la mercancía se encuentren consignados serán sujetos pasivos sustitutos la empresa consignataria del buque y la empresa consignataria, transitaria u operadora logística representante de la mercancía.

b) En el caso de mercancías que efectúen tránsito terrestre o que accedan o salgan de la zona de servicio del puerto sin utilizar la vía marítima, serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la persona propietaria de la mercancía o, cuando la hubiere, la empresa transitaria u operadora logística que represente la mercancía.

Cuando la mercancía tenga por destino una instalación en concesión o autorización, será sujeto pasivo sustituto la persona titular de la concesión o autorización que expida o reciba la mercancía.

Todos los sujetos pasivos sustitutos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Administración Portuaria se dirija en primer lugar a la persona titular de la concesión o de la autorización. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sujetos pasivos sustitutos, en especial el impago de la tasa, la Administración Portuaria podrá exigir a los sujetos pasivos contribuyentes su cumplimiento.

3.- La tasa se devenga cuando se inicien las operaciones de paso de las mercancías por la zona de servicio del puerto. La liquidación se realizará por meses vencidos.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa la clase y peso de la mercancía, la clase de tráfico y el tipo de operación.

5.- Las cuotas de la tasa son las siguientes:

5.1.- Las cuotas a aplicar a cada partida de mercancías serán, por tonelada métrica de peso bruto o fracción y en función del grupo a que pertenezcan de acuerdo con el repertorio de clasificación de mercancías vigente, las siguientes (euros):

<u>Grupo de mercancías</u>	<u>local o bahía</u>	<u>embarque</u>	<u>desembarque</u>
Primero:	0,125720	0,43	0,70
Segundo:	0,170091	0,62	1,00
Tercero:	0,25	0,92	1,48
Cuarto:	0,35	1,36	2,18

Quinto: 0,50 1,85 2,96

La inclusión de los productos petrolíferos y sus derivados dentro del repertorio de mercancías para la liquidación de la Tasa T-3 se efectuará de la forma siguiente:

<u>Producto</u>	<u>Grupo de mercancías</u>
Petróleo crudo:	Primero
Gasoil y fuel-oil:	Segundo
Asfalto, alquitrán y breas de petróleo:	Tercero
Gasolinas, naftas y petróleo refinado:	Cuarto
Vaselina y lubricantes:	Quinto

Excepcionalmente, al gasoil y fuel-oil en régimen de cabotaje se le aplicará la cuota de 0,34 euros.

La cuota a aplicar a los productos petrolíferos cuya entrada en el puerto tenga lugar por vía terrestre con el objeto de servir de suministro a buques y embarcaciones tendrá una reducción del 50% sobre la prevista para los diferentes productos en la operación de embarque.

Estarán exentos del abono de la Tasa T-3 los avituallamientos, efectos navales y de pesca, hielo y sal que embarquen para el propio consumo, bien en los muelles pesqueros o en otros muelles habilitados al efecto.

Para las partidas con un peso total inferior a una tonelada métrica la cuantía será, por cada 200 Kg. o fracción en exceso, la quinta parte de la que correspondiera pagar por una tonelada.

5.2.- Las cuotas a aplicar a cada partida de mercancías en operaciones de tránsito por vía terrestre serán, por tonelada métrica de peso bruto o fracción, en función del grupo a que pertenezcan, de acuerdo con el repertorio de clasificación de mercancías vigente, las siguientes (euros):

Primero:	0,177485
Segundo:	0,25
Tercero:	0,37
Cuarto:	0,55
Quinto:	0,74

5.3.- La cuota aplicable al agua para el abastecimiento de embarcaciones en régimen de cabotaje tendrá una reducción del 80% sobre la prevista en el apartado 5.1. para el grupo primero.

5.4.- En el tráfico de régimen de tránsito internacional, es decir, cuando las mercancías con origen en puerto extranjero vuelvan a salir con destino a otro puerto extranjero, se podrán establecer anualmente por parte de la Administración Portuaria, en función del volumen de tráfico aportado por cada persona usuaria, coeficientes correctores a aplicar a las cuantías fijadas en la tabla del apartado 5.1.

En el caso particular de tráfico de contenedores se puede establecer, además, la simplificación de considerar a todas las mercancías en ellos transportadas como incluidas

en el grupo del repertorio de mercancías que ponderadamente les corresponda, a la vez que considerarlos de un peso medio por unidad de carga. La consideración de un grupo de mercancías diferente del quinto, en el que se incluyen los contenedores vacíos o de un peso medio de la carga neta inferior a 10 toneladas por TEU, deberá ser especialmente comprobada y justificada en función del tipo de mercancía transportada ante la Administración portuaria. En todo caso, estos regímenes especiales deberán ser aprobados por dicha Administración, atendiendo a los criterios de determinación de las cuantías de esta tasa T-3 que reglamentariamente se establezcan y, no podrán significar una reducción superior al 50% de la cuota que correspondería abonar por la aplicación de la tabla del apartado 5.1.

5.5.- Los productos siderometalúrgicos transportados mediante transporte marítimo de corta distancia contarán con una reducción del 35% en la cuota de esta tasa.

Al objeto de la aplicación de esta reducción, se define el transporte marítimo de corta distancia (TMCD) como aquel servicio marítimo para tráfico de mercancías y/o pasaje que se realiza mediante buques cuya ruta marítima discurre exclusivamente en Europa entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa, incluyendo sus islas o territorios de soberanía no continentales. Este concepto se extiende también al transporte marítimo entre los Estados miembros de la Unión Europea y Noruega e Islandia y otros Estados del Mar Báltico, el Mar Negro y el Mar Mediterráneo.

5. 6.- A las mercancías y sus elementos de transporte, de entrada o salida marítima, que entren o salgan de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario se les aplicará una reducción de la cuota del 25%.

5.7.- En todo caso, cuando se den conjuntamente los supuestos previstos en los dos apartados anteriores, la suma de la reducción de la cuota no podrá exceder del 40%.

#### **Artículo 195.- Tasa T-4. Pesca fresca.**

1.- Constituye el hecho imponible de la tasa la utilización por los buques o embarcaciones pesqueras en actividad de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puerto de atraque y fondeo y su estancia en los mismos.

También constituye el hecho imponible la utilización por la pesca fresca y sus productos que accedan al recinto portuario por vía marítima, en buque pesquero o mercante, o por vía terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación y de venta, accesos, vías de circulación, zonas de estacionamiento y otras instalaciones portuarias fijas.

2.- Son sujetos pasivos de esta tasa:

a) En el caso de que la pesca fresca acceda al puerto por vía marítima será sujeto pasivo contribuyente de esta tasa la empresa armadora del buque de pesca.

Cuando la pesca es vendida en puerto, también será sujeto pasivo sustituto quien, en representación de la persona propietaria de la pesca, realice la primera venta.

Cuando la pesca es vendida en sala de venta pública de pescado, será sujeto pasivo sustituto la persona concesionaria de la misma o, en su caso, la persona titular, cuando no lo sea la Administración Portuaria.

b) En el caso de que la pesca fresca acceda al puerto por vía terrestre será sujeto pasivo contribuyente la persona propietaria de la pesca.

Será sujeto pasivo sustituto quien, en representación de la persona propietaria de la pesca, realice la venta.

Cuando la pesca es vendida en sala de venta pública de pescado será sujeto pasivo sustituto la persona concesionaria de la misma o, en su caso, la persona titular, cuando no lo sea la Administración Portuaria.

c) Los sujetos pasivos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Administración Portuaria se dirija en primer lugar a los sujetos pasivos sustitutos mencionados en sus párrafos 2 a), inciso tercero, y 2 b), inciso tercero. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sujetos pasivos sustitutos, en especial, el impago de la tasa, la Administración Portuaria podrá exigir a los sujetos pasivos contribuyentes su cumplimiento.

El sujeto pasivo de esta tasa repercutirá su importe en la persona que compre la pesca. La repercusión deberá efectuarse mediante factura o documento análogo en la que los sujetos pasivos incluirán la expresión «Tasa de la pesca fresca al tipo de...».

3.- La tasa se devengará cuando el buque o embarcación pesquera, la pesca fresca o sus productos inicien su paso por la zona de servicio del puerto. La liquidación se realizará por meses vencidos.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa el valor de mercado de la pesca o de sus productos obtenido por su venta en subasta en la lonja del puerto y, cuando no haya sido subastada o vendida, el determinado por la Administración Portuaria, teniendo en cuenta el valor medio de las mismas especies en el día de liquidación de la tasa o en los inmediatos anteriores.

5.- Las cuotas de la tasa son las siguientes:

5.1.- Con carácter general el 2% de la base imponible.

5.2.- Los productos de la pesca fresca que sean autorizados por la Administración Portuaria a entrar por medios terrestres en la zona portuaria, para su subasta o utilización de las instalaciones portuarias, tendrán una reducción del 50% de la cuota establecida con carácter general, siempre que acrediten el pago de la tasa T-4 o equivalente en otro puerto. En caso contrario, pagarán la cuota completa.

5.3.- En los puertos en los que no existan zonas de carácter público de manipulación de pescado para su clasificación, primera venta y comercialización y cuya carencia implique la necesidad de utilizar instalaciones privadas, la cantidad a ingresar por la Tasa T-4 tendrá una reducción del 60% de la cuota resultante de la aplicación de las reglas contenidas en este artículo.

5.4.- Los buques pesqueros que abonen esta tasa están exentos del abono de las restantes tasas establecidas en este Capítulo I por un plazo máximo de un mes a partir de la fecha de iniciación de las operaciones de descarga o trasbordo, pudiendo ampliarse dicho plazo al período de inactividad forzosa por reparaciones temporales, vedas costeras o licencias referidas a sus actividades habituales, expresa e individualmente acreditados por certificación de la autoridad competente.

En el supuesto de inactividad forzosa prolongada, la autoridad competente fijará los lugares en que dichos barcos deben permanecer fondeados o atracados, acudiendo a las disponibilidades de atraque y a las exigencias de la explotación portuaria.

En todo caso, cuando el periodo de inactividad sea superior a seis meses, devengarán a partir de dicho plazo la Tasa T-1 al 100%. Si la inactividad supera los doce meses, se aplicará a partir del mes decimotercero un incremento mensual acumulado del 2%.

5.5.- Las embarcaciones pesqueras, en los supuestos contemplados en el apartado anterior, estarán exentas del abono de la Tasa T-3 por avituallamientos, efectos navales y de pesca, hielo y sal que embarquen para el propio consumo, bien en los muelles pesqueros o en otros muelles habilitados al efecto. Asimismo, los productos petrolíferos cuya entrada en el puerto tenga lugar por vía terrestre con el objeto de servir de suministro a dichas embarcaciones pesqueras tendrán una reducción del 50% de la citada Tasa sobre la cuota prevista para los diferentes productos en la operación de embarque.

5.6.- La Administración Portuaria está facultada para proceder a la comprobación del peso y clase de las especies y calidades de la pesca, siendo de cuenta del sujeto pasivo obligado al pago de la tasa, los gastos que se ocasionen como consecuencia de dicha comprobación.

6.- Los sujetos pasivos sustitutos mencionados en los párrafos 2 a), inciso tercero, y 2 b), inciso tercero de este artículo, presentarán una autoliquidación en la que comunicarán a la Administración Portuaria los datos necesarios para la liquidación de la tasa y otros de contenido informativo, y realizarán por sí mismos las operaciones de calificación y cuantificación necesarias para determinar e ingresar el importe de la deuda tributaria.

Entre los datos de contenido informativo se incluirán, en todo caso, los siguientes:

- a) Nombre de la empresa armadora.
- b) Nombre y matrícula del buque o embarcación pesquera.
- c) Cantidad, por especies, vendida o retirada.
- d) Precio alcanzado en la venta, por especies.
- e) Nombre de la persona compradora.

Estos sujetos pasivos sustitutos tendrán derecho a percibir una cantidad por la realización de las actuaciones de contenido informativo, cuyo importe será del 0,5% de la base imponible y al que se le aplicarán los mismos descuentos previstos en esta tasa.

#### **Artículo 196.- Tasa T-5. Embarcaciones de Listas Sexta y Séptima.**

1. Según el modo en que se presten los servicios de gestión de amarres deportivos, se establece, a efectos de liquidación de la Tasa de amarre T-5, la siguiente catalogación de infraestructuras náutico-recreativas:

- Grupo 1: Infraestructuras náutico-recreativas sin servicio exclusivo de marinería, vigilancia y administración/recepción.
- Grupo 2: Infraestructuras náutico-recreativas con servicio exclusivo de marinería, vigilancia y/o administración/recepción en turnos inferiores a 24 horas que se prestarán durante unos días a la semana excepto en temporada alta en la que éstos se prestarán todos los días:
- Grupo 3: Infraestructuras náutico-recreativas con servicio exclusivo de marinería, vigilancia y/o administración/recepción en turnos inferiores a 24 horas todos los días, excepto domingos y festivos salvo en temporada alta en la que éstos se prestarán todos los días.
- Grupo 4: Infraestructuras náutico-recreativas con servicio exclusivo de marinería, vigilancia y/o administración/recepción 24 horas 365 días al año.

2.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la utilización, autorizada o no, por las embarcaciones de Listas Sexta y Séptima de las aguas de la zona de servicio del puerto y obras e instalaciones portuarias que permitan el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado y su estancia en los mismos, y por sus tripulantes y pasaje la utilización de los muelles y pantalanes del puerto, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias fijas.

En todo caso, no constituye el hecho imponible de esta tasa la utilización de las instalaciones portuarias para los suministros de agua y energía eléctrica.

El hecho imponible de esta tasa incluye, en las dársenas cuyas circunstancias así lo precisen, los servicios de marinería, vigilancia y / o administración-recepción.

3.- Serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario:

- a) En el supuesto de que exista autorización, la persona titular de la autorización.
- b) En el supuesto de ocupación sin título: la persona propietaria de la embarcación ocupante, la empresa consignataria y la o el capitán o la o el patrón de la embarcación.

4. La tasa se devengará cuando la embarcación entre en las aguas de la zona de servicio del puerto. En el caso de embarcaciones con autorización, el devengo se producirá cuando se otorgue el título habilitante.

A las embarcaciones de paso en el puerto, la liquidación de la tasa se realizará a su llegada al puerto, en función de los días de estancia que se declaren.

A las embarcaciones con base en el puerto, la liquidación de la tasa se realizará por adelantado y por los periodos de tiempo que determine la Administración portuaria, debiendo domiciliar el pago de la tasa en una entidad bancaria, si así fueran requeridos para ello por la Administración portuaria.”

5.- Constituye la base imponible de esta tasa la superficie en metros cuadrados resultante del producto de la eslora total de la embarcación por la manga máxima y el tiempo de estancia en fondeo o atraque

6.- Las cuotas de la tasa son las siguientes:

6.1.- Por la utilización por las embarcaciones de las aguas de la zona de servicio del puerto y obras e instalaciones portuarias que permitan el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado y su estancia en los mismos:

6.1.1.- En infraestructuras náutico-recreativas la cuantía de la Tasa T-5 por atraque será la siguiente:

**a) INFRAESTRUCTURAS NÁUTICO-RECREATIVAS del GRUPO 1**

<u>Modalidad</u>	<u>euros/m<sup>2</sup> y día</u>
Sin muerto ni tren de fondeo de la Administración:	0,036977
Con muerto o tren de fondeo de la Administración:	0,073953
Atracados a muelles:	0,088744
Atracados a pantalanes:	
Contratación por año completo o más:	0,110930
Contratación por periodos inferiores al año:	0,162694
Atraques destinados a embarcaciones en tránsito:	0,35
Estancia Mínima Transito	8 euros

**b) INFRAESTRUCTURAS NÁUTICO-RECREATIVAS del GRUPO 2**

<u>Modalidad</u>	<u>euros/m<sup>2</sup> y día</u>
Sin muerto ni tren de fondeo de la Administración:	0,047250
Con muerto o tren de fondeo de la Administración:	0,094500
Atracados a muelles:	0,113398
Atracados a pantalanes:	
Contratación por año completo o más:	0,138973
Contratación por periodos inferiores al año:	
Temporada Alta (más de 30 días mayo-septiembre)	0,237568
Temporada Baja (más de 30 días octubre-abril)	0,177017
Atraques destinados a embarcaciones en tránsito:	
Junio- Septiembre	0,65
Abril-Mayo	0,49
Octubre-Marzo	0,32
Estancia Mínima Transito	10 euros

**c) INFRAESTRUCTURAS NÁUTICO-RECREATIVAS del GRUPO 3**

<u>Modalidad</u>	<u>euros/m<sup>2</sup> y día</u>
Sin muerto ni tren de fondeo de la Administración:	0,050486
Con muerto o tren de fondeo de la Administración:	0,100973
Atracados a muelles:	0,121165
Atracados a pantalanes:	
Contratación por año completo o más:	0,148491
Contratación por periodos inferiores al año:	
Temporada Alta (más de 30 días mayo-septiembre)	0,237568
Temporada Baja (más de 30 días octubre-abril)	0,177017
Atraques destinados a embarcaciones en tránsito:	

Junio-Septiembre	0,65
Abril-Mayo	0,49
Octubre-Marzo	0,32

Estancia Mínima Transito 10 euros

#### d) INFRAESTRUCTURAS NÁUTICO-RECREATIVAS del GRUPO 4

<u>Modalidad</u>	<u>euros/m<sup>2</sup> y día</u>
Sin muerto ni tren de fondeo de la Administración:	0,064630
Con muerto o tren de fondeo de la Administración:	0,129262
Atracados a muelles:	0,155113
Atracados a pantalanos:	
Contratación por año completo o más:	0,193893
Contratación por periodos inferiores al año:	
Temporada Alta (más de 30 días mayo-septiembre)	0,30
Temporada Baja (más de 30 días octubre-abril)	0,226612
Atraques destinados a embarcaciones en tránsito:	
Junio-Septiembre	0,65
Abril-Mayo-	0,49
Octubre-Marzo	0,32

Estancia Mínima Transito 10 euros

6.1.2.- El amarre o atraque de una embarcación en una instalación fija (obra civil unida a tierra) o flotante que no cuente con fingers que permitan la separación entre embarcaciones y carezcan de los servicios de agua y electricidad tendrán la consideración de atraque a muelle.

6.1.3.- Aquellas embarcaciones abarloadas a otras ya atracadas de costado a muelle o pantalan flotante, o a otros barcos abarloados, tendrán una reducción del 50% de la cuota establecida con carácter general en el apartado 6.1.1.

6.1.4.- A las embarcaciones fondeadas o atracadas en zonas de calados inferiores a un metro, medidos desde la Bajamar Máxima Viva Equinoccial (BMVE) del puerto que se trate, se les aplicará una reducción del 25% de la cuota establecida con carácter general.

A las embarcaciones fondeadas o atracadas en zonas de calados situados por encima de la cota cero, medidos desde la Bajamar Máxima Viva Equinoccial (BMVE) del puerto que se trate, se les aplicará una reducción del 75% de la cuota establecida con carácter general.

En ambos casos deberán concurrir, además, las siguientes circunstancias:

- Que la eslora total de la embarcación sea inferior a seis metros.
- Que la potencia del motor sea inferior a 25 HP.

Estas reducciones no serán aplicables a embarcaciones atracadas a pantalanos ni a las personas propietarias de más de una embarcación de Listas Sexta o Séptima.

6.1.5.- Las embarcaciones que utilicen la zona exterior y aneja a la específica portuaria y que se beneficien de la proximidad o uso de los servicios existentes en el puerto tendrán una reducción del 60% de la cuota establecida en el apartado 6.1.1 siendo incompatible esta reducción con cualquier otra contemplada en este artículo.

6.1.6.- Las personas propietarias de embarcaciones que se encuentren en situación de pensionista estarán exentos del pago de esta tasa. A los efectos de la aplicación de dicha exención deberán acreditar su condición de pensionista mediante certificación del organismo oficial correspondiente así como justificar unos ingresos anuales totales inferiores a dos veces el Salario Mínimo Interprofesional mediante la aportación de copia de la última declaración del IRPF. Deberán presentar, asimismo, el título de navegación legalmente exigible según la embarcación para la que se solicite el atraque.

Esta exención no será aplicable a las personas propietarias de más de una embarcación registrada en Listas Sexta o Séptima, a las de embarcaciones con eslora máxima superior a seis metros o cuya potencia de motor sea superior a 25 HP, ni a personas propietarias de embarcaciones que, independientemente de su eslora o motor, estén atracadas en pantalanés.

6.1.7.- Tanto el fondeo como el atraque deben ser solicitados a la Administración portuaria. Si así no se hiciese se devengará la cuota para atraque a pantalan incrementada en un 100%, todo ello independientemente de la sanción que pueda proceder por infracción de las disposiciones vigentes.

El abono de esta cuota no releva de la obligación de desatraque la embarcación, de cambiar de lugar de amarre o de fondeo, o incluso de abandonar el puerto si así fuere ordenado, por estimarlo necesario la autoridad competente.

6.1.8.- El barco que después de haber recibido orden de desatraque o de enmienda de atraque demore estas maniobras abonará, con independencia de las sanciones que en su caso imponga la autoridad competente, las siguientes cantidades:

- Por cada uno de los tres primeros días o fracción: el importe de la cuota que le corresponda, incrementado en un 50%.
- Por cada uno de los días restantes: el importe de la cuota que le corresponda, incrementado en un 100%.

6.1.9.- Las embarcaciones sujetas a esta tasa estarán exentas de abonar la Tasa T-1.

6.2.- Por disponibilidad de servicios de agua y energía eléctrica:

6.2.1.- La cuota será la cantidad resultante del producto de la tasa establecida en el párrafo 6.1. de este artículo por el siguiente coeficiente:

Toma de agua y de energía eléctrica: 0,10.

6.2.2.- La utilización de las instalaciones portuarias para los suministros de agua y energía eléctrica se liquidará con independencia de la liquidación de esta tasa y de conformidad con lo establecido en el artículo 197 ter.

6.3.- En el supuesto de que la persona titular de la autorización notifique la no ocupación de su plaza de amarre por un plazo determinado, la Administración podrá autorizar la ocupación de dicha plaza por otra embarcación.

En dicho caso se procederá a realizar, en la próxima liquidación de la tasa a la persona titular del amarre, una bonificación por un importe equivalente al 60% de la cuantía abonada por esta segunda ocupación.

#### **Artículo 197.- Tasa T-6 Servicios de elevación**

1.- Constituye el hecho imponible de la tasa la utilización por las embarcaciones de los servicios de elevación.

2.- Serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la persona solicitante o beneficiaria del servicio y la propietaria de la embarcación.

3.- La tasa se devengará desde la puesta a disposición del correspondiente servicio, y la justificación del abono de la tasa será requisito necesario para la prestación del mismo.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa el tiempo de disponibilidad del equipo y su capacidad o potencia de elevación, o la medida de la embarcación.

5.- Las cuotas de la tasa T-6, será la siguiente:

Grúas de pórtico o Travel Lift

Izado y botadura por m. lineal.....hasta 8 m.....	10,17 euros
Izado y botadura por m. lineal.....hasta 12 m.....	13,09 euros
Izado y botadura por m. lineal.....más de 12 m.....	16,00 euros

- a) La maniobra rápida sin apoyar y menos de 30 minutos tendrá una reducción del 50%.
- b) Cuando se realiza solo izado o botadura tendrá una reducción del 50%.
- c) La maniobra del Travel Lift en caso de invernada entre dos y cuatro meses tendrá una reducción del 20%.
- d) La maniobra del Travel Lift en caso de invernada entre cuatro y ocho meses tendrá una reducción del 40%.

#### **Artículo 197 bis.- Tasa T-7 Aparcamiento.**

1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la prestación del servicio portuario de aparcamiento de vehículos en las zonas de servicio de los puertos autonómicos.

2.- Serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la persona usuaria o beneficiaria de la utilización del servicio de aparcamiento y la propietaria del vehículo.

3.- La tasa se devengará cuando el vehículo entre en la zona de aparcamiento del puerto. Para el caso de personas con autorización, el devengo se producirá cuando se otorgue el título habilitante.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa el tiempo de estancia en la zona de aparcamiento del puerto.

5.- En los puertos en los que se ordene la regulación del servicio de aparcamiento de vehículos, las cuotas serán las siguientes:

5.1.- Con carácter general:

5.1.1.- Vehículos de residentes y de personas usuarias que tengan relación con las actividades portuarias: Donostia-San Sebastián: 63,03 euros/año, otros puertos: 21,42 euros/año.

5.1.2.- Vehículos del resto de personas usuarias que no tengan relación con las actividades portuarias:

- Vehículos ligeros: 1,00 euros/hora o fracción, hasta un máximo de 10 euros/día.

- Vehículos pesados: 3,00 euros/hora o fracción, hasta un máximo de 30 euros/día.

5.1.3.- En los puertos deportivos en que existan zonas de aparcamiento para uso preferente de los y las amarristas del puerto, las cuantías a cobrar por aparcamiento serán las siguientes:

a) En los puertos de Donostia-San Sebastián, Getaria, Bermeo y Mutriku: 62,61 euros/año.

b) En los puertos de Hondarribia y Orio: 88,40 euros /año

c) Para vehículos de amarristas en tránsito o de paso: 5 euros/día

5.2.- Por la emisión de tarjeta de acceso al puerto o su posterior sustitución en caso de pérdida o deterioro: 38,26 euros/tarjeta.

5.3.- Por cada retirada del vehículo mal estacionado: 53,23 euros.

#### **Artículo 197 ter.- Tasa T-8. Tasa de suministros de agua y energía eléctrica.**

1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la utilización de las instalaciones portuarias para los suministros de agua y energía eléctrica, de recepción obligatoria, vinculados a los servicios de atraques y amarres.

2.- Serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la persona propietaria de la embarcación, la propietaria titular de la autorización, la empresa armadora del buque, la naviera, y la o el capitán o la o el patrón de la embarcación.

Si el buque se encuentra consignado será sujeto pasivo sustituto la empresa consignataria del buque.

3.- El devengo de la tasa coincidirá con el devengo de la tasa correspondiente por la utilización, por los buques o embarcaciones, de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al

puesto de atraque y fondeo y su estancia en los mismos. Ambas tasas se liquidarán simultáneamente.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa, en el caso de que exista contador, el número de unidades suministradas. En caso contrario la superficie en metros cuadrados resultante del producto de la eslora total de la embarcación por la manga máxima multiplicado (a su vez) por el tiempo de estancia en fondeo o atraque.

5.- Las cuotas de la tasa son las siguientes:

5.1.- Agua: 1,70 euros por cada metro cúbico (m<sup>3</sup>)  
Energía eléctrica: 0,20 euros por cada kilovatio/hora (kWh).

5.2.- Si no existe contador, la cuota por el consumo de agua y energía eléctrica es de 0,01 euros/m<sup>2</sup> y día. Si el consumo se realiza en el área de carenado, la cuota es de 10 euros/día.

#### **Artículo 197 quater.- T-9 Servicios diversos**

1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la utilización de básculas, carros varaderos, máquinas de limpieza o cualquier otro servicio portuario.

2.- Serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la persona solicitante o beneficiaria del servicio y la propietaria de la embarcación.

3.- La tasa se devengará desde la puesta a disposición del correspondiente servicio, y la justificación del abono de la tasa será requisito necesario para la prestación del mismo.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa:

- 4.1 Básculas: El número de veces que se utiliza la báscula para su uso.
- 4.2 Carros varaderos: el número de izadas y bajadas y el número de días de estancia de la embarcación en varadero y el tonelaje de registro bruto y eslora de la embarcación.
- 4.3 Máquinas de limpieza: tiempo de utilización.

5.- Las cuotas de la tasa serán las siguientes:

5.1 Básculas:  
Por cada pesada: 1,60 euros

5.2 Carros varaderos:

- 5.2.1 Por izada o bajada.
 

Hasta 50 TRB: por metro de eslora total:	18,20 euros
De 51 a 150 TRB: por tonelada:	2,10 euros
Más de 150 TRB: por tonelada:	1,60 euros
- 5.2.2 Estancia por día.
 

Hasta 50 TRB: por metro de eslora total:	0,53 euros
De 51 a 150 TRB: por tonelada:	0,30 euros
Más de 150 TRB: por tonelada:	0,48 euros

Los barcos de la lista 6ª y 7ª deberán abonar los siguientes importes diarios por metro lineal de eslora total según los días de estancia:

De 0 a 7 días:	0,45 euros
De 8 a 10 días:	0,69 euros
De 11 a 20 días:	1,06 euros
De 21 a 60 días:	2,39 euros

Para estancias que se realicen en el periodo comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de abril, ambos inclusive, se aplicarán las siguientes reducciones:

- Estancia de 60 días a 120 días: 20%
- Estancia de 60 días a 240 días: 40%

5.2.3 Rampas de varada: por cada utilización: 12 euros

5.2.4 Juego de cunas:        -Pequeñas.....1,33 euros/día  
                                      -Mediana.....2,45 euros/día  
                                      -Grandes.....3,56 euros/día

### 5.3 Máquinas limpieza:

5.3.1 Limpieza de embarcación con chorreo de arena.  
Por día o fracción: 73,95 euros.

5.3.2 Máquina de limpieza a presión.  
Por cada media hora o fracción: 7 euros.

5.3.3. Máquina hidrolimpiadora: 3 euros/ 12 minutos

## **Artículo 197 quinquies.- Tasa por ocupación privativa y utilización del dominio público portuario.**

1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la ocupación y utilización del dominio público portuario, y del vuelo y subsuelo del mismo.

2.- Son sujetos pasivos contribuyentes de la tasa:

a) En el supuesto de que exista concesión o autorización: la persona concesionaria o la titular de la autorización, respectivamente.

b) En supuestos de ocupación sin título: la persona ocupante.

3.- El devengo de la tasa se producirá:

a) En el supuesto recogido en el apartado 2 a) de este artículo, cuando se otorguen los títulos de concesión o autorización y el 1 de enero de cada año en las sucesivas anualidades de vigencia de la concesión o autorización.

b) En el supuesto recogido en el apartado 2 b) de este artículo, en el momento en que se produzca la ocupación.

La liquidación se realizará en el momento del devengo. Cuando las concesiones y autorizaciones se otorguen por periodos anuales o superiores, la liquidación de la tasa se realizará por adelantado, en el mes de enero de cada año.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa la superficie de dominio público portuario ocupada medida en metros cuadrados.

5.- Las cuotas de la tasa son las siguientes:

5.1.- Concesiones.

5.1.1.- Con carácter general:

<u>Puerto</u>	<u>euros/m<sup>2</sup>/año</u> <u>Superficie no</u> <u>edificada</u>	<u>euros/m<sup>2</sup>/año</u> <u>Superficie edificada</u>	<u>euros/m<sup>2</sup>/mes</u> <u>Superficie</u> <u>edificada en áreas</u> <u>portuarias de uso</u> <u>náutico deportivo</u>
Armintza	9,17	18,34	3,34
Bermeo	12,25	24,47	6,31
Deba	9,17	18,34	3,34
Donostia-San Sebastián	12,25	24,47	7,30
Ea	9,17	18,34	3,34
Elantxobe	9,17	18,34	3,34
Getaria	12,25	24,47	6,73
Hondarribia	12,25	23,99	7,30
Lekeitio	9,17	18,34	6,31
Mundaka	9,17	18,34	3,34
Mutriku	9,17	18,34	3,34
Ondarroa	12,25	24,47	6,31
Orio	9,17	18,34	3,34
Plentzia	9,17	18,34	3,34
Zumaia	9,17	18,34	6,31

5.1.2.- Cuando las instalaciones objeto de concesión estén situadas bajo tierra y no impidan la libre circulación por la superficie, se aplicarán las cuotas correspondientes a la ocupación de superficie no edificada con una reducción del 50%. En canalizaciones enterradas se cuantificará, como mínimo, un m<sup>2</sup> por metro lineal de canalización.

5.1.3.- Cuando el destino de la ocupación sea el desarrollo de una actividad comercial o industrial no relacionada directamente con la prestación de actividad portuaria, se aplicarán las cuotas establecidas en el apartado 5.1.1 con un incremento del 50%.

5.1.4.- Cuando el local objeto de la concesión se encuentre equipado y disponga de utillaje y maquinaria para el desarrollo de la actividad comercial o industrial que se vaya a desarrollar, se aplicará la cuota establecida en el apartado 5.1.1 con un incremento del 125%.

5.1.5.- Cuando en la misma ocupación se den los supuestos establecidos en los apartados 5.1.2. y 5.1.3., se realizará la media aritmética de las cuotas correspondientes a cada apartado.

5.1.6.- Cuando el objeto de la concesión sea la ocupación de una zona de agua delimitada las cuotas a aplicar serán las correspondientes a la superficie no edificada.

5.1.7.- Cuando el objeto de la concesión sean fábricas de hielo, lonjas de recepción, exposición, manipulación y/o venta de pescado o plantas congeladoras, se aplicarán las cuotas correspondientes a la ocupación de superficie edificada con una reducción del 50%.

5.1.8.- En el primer año del otorgamiento de la concesión, la determinación de la cuantía de la tasa exigible será proporcional al periodo en vigor durante dicho año, aplicándose el prorrateo correspondiente al importe obtenido según los apartados anteriores. Asimismo, este criterio de prorrateo se aplicará en el último año de vigencia de la concesión.

## 5.2.- Autorizaciones:

Cuando se trate de una autorización se aplicarán las siguientes cuantías:

### 5.2.1- Ejercicio de una actividad comercial o industrial:

- a) Relacionada con las actividades portuarias: 0,229252 euros/m<sup>2</sup>/día.
- b) No relacionada con las actividades portuarias: 0,45 euros/m<sup>2</sup>/día.

### 5.2.2.- Ejercicio de una actividad no comercial o industrial: 0,229252 euros/m<sup>2</sup>/día.

5.2.3.- Cuando se trate de una autorización para la ocupación o utilización de espacios en las zonas de almacenamiento que se determinen, la cuantía de la tasa llevará una reducción del 50% de la cuota general.

5.3.- Las cuantías de las tasas correspondientes a las concesiones o autorizaciones se revisarán anualmente según la actualización de las tasas portuarias aprobada por la correspondiente ley.

Las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad, cuyo título contemple la cláusula de revisión de precios, se revisarán, cuando dicha cláusula se refiera a esta ley o a otro indicador distinto del índice de precios al consumo, conforme a lo indicado en el párrafo anterior, y cuando la cláusula se refiera al índice de precios al consumo se revisarán en función de las variaciones experimentadas por este índice.

5.4.- En el supuesto de que la Administración portuaria convocara concursos para el otorgamiento de concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener, entre los criterios para su resolución, que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no estarán sometidas al régimen de actualización previsto en el apartado 5.3 anterior.

6.- Las Corporaciones locales gozarán de exención en las concesiones y autorizaciones que se les otorguen, siempre que las mismas no sean objeto de explotación lucrativa por sí o por terceras personas.

7.- Las entidades sin ánimo de lucro declaradas de utilidad pública gozarán de exención en las autorizaciones que se les otorguen para aquellas actividades en las que la ocupación y utilización del dominio público portuario no lleve aparejada una utilidad económica.

8.- En los supuestos de ocupación o utilización del dominio público portuario sin título la cuota a aplicar será la correspondiente a las autorizaciones incrementada en un 100%.

**DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA.- Entrada en vigor**

La presente Ley entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

*Elévese a la aprobación del Consejo de Gobierno*

**Ana Oregi Bastarrika**

Ingurumen eta Lurralde Politika sailburua  
Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial  
Fdo. electrónicamente