

ANAVE - Circular de Régimen Interior

Madrid, 4 de junio de 2019
Ref. Puertos 13/2019/MC

Asunto: Borrador de RD-Ley que modifica la Ley de Puertos

Muy Srs. nuestros:

Puertos del Estado nos ha hecho llegar el borrador de RD Ley que modifica el RD Legislativo 2/2011, Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. La justificación de esta iniciativa es la entrada en vigor del Reglamento UE 2017/352, sobre los servicios portuarios.

Conocíamos este texto informalmente desde hace unos días, pero se nos había pedido que lo tratásemos de forma estrictamente confidencial.

Ahora se nos pide que lo difundamos y recabemos comentarios y propuestas de nuestras empresas asociadas. Por tanto, lo circulamos sin pérdida de tiempo, sin perjuicio de que elaboraremos una nota sobre las principales novedades que introduce. Cualquier aportación les rogamos la hagan llegar por email directamente a mcarter@anave.es y eseco@anave.es

Muy atentamente

Manuel Carlier
Director General

-----<<<
Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.
Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*
Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.
Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*
>>>-----

Real Decreto-ley por el que se modifica el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, para su adaptación a la normativa de la Unión Europea en materia de servicios portuarios.

I

El Reglamento (UE) 2017/352, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (en adelante Reglamento), de aplicación directa desde el 24 de marzo de 2019, establece un marco de disposiciones transparentes equitativas y no discriminatorias para mejorar la eficiencia de la red de transporte de la Unión Europea, propiciando un clima más favorable a la inversión, que contribuya a reducir costes para los usuarios.

En dicho marco normativo se consagra el respeto al modelo de gestión existente en cada Estado Miembro y se incide en la libertad de acceso a la prestación de los servicios portuarios y en la autonomía de los organismos gestores de los puertos para establecer las tasas y tarifas de acuerdo con su estrategia comercial y sus planes de inversiones en el marco de la política general portuaria del Estado Miembro.

A lo largo de todo el Reglamento se establece la necesidad de que se cumplan las normas de competencia en cuanto a transparencia, objetividad y no discriminación, tanto en el acceso a la prestación de los servicios portuarios y en la determinación de las tarifas por su prestación, como en el establecimiento de las tasas por la utilización de infraestructuras portuarias.

En el ámbito de la transparencia se establecen obligaciones de información cuando se reciben ayudas públicas, o cuando se introducen cambios en la naturaleza o el nivel de las tasas por infraestructuras portuarias y se dispone que, de conformidad con las normas nacionales, el organismo gestor del puerto debe consultar a los usuarios del puerto sobre determinados aspectos de su gestión.

Además, se establece para los Estados Miembros la necesidad de establecer un procedimiento eficaz de reclamaciones sobre el cumplimiento del propio Reglamento, en el que la Autoridad competente tenga acceso a toda la información pertinente, la suficiente independencia para resolver de manera

imparcial, y tenga capacidad de imponer sanciones, en el caso en el que existieran incumplimientos.

Si bien es cierto que el Reglamento tiene un efecto directo, hay determinados aspectos que el propio Reglamento no declara obligatorios, sino de aplicación potestativa, supeditada a una decisión al efecto por parte de los Estados miembros para que tales disposiciones comunitarias resulten de aplicación en el ámbito interno. En este sentido, el Reglamento se aplica a todos los puertos marítimos de la Red Transeuropea de Transporte, pero faculta a los Estados miembros para decidir su aplicación en otros puertos marítimos de los Estados miembros que no formen parte de dicha red, debiendo comunicar dicha decisión a la Comisión Europea.

Asimismo, el Reglamento establece en su artículo 10 que lo dispuesto en el Capítulo II y en el artículo 21 no se aplicará al servicio portuario al pasaje, al servicio de manipulación de mercancías y ni al practicaaje, aunque los Estados miembros podrán decidir aplicar dichos preceptos al servicio portuario de practicaaje, debiendo informar de cualquier decisión de ese tipo a la Comisión. En lo que respecta a los otros dos servicios, el considerando 38 del Reglamento aclara que, aunque el capítulo II del Reglamento no se debe aplicar a la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías ni a la prestación del servicio portuario al pasaje, los Estados Miembros pueden decidir aplicar las normas de dicho capítulo a estos dos servicios. Para ello, en su caso, y a diferencia de lo previsto para el servicio portuario de practicaaje, dichas disposiciones deberán ser replicadas en el Derecho interno de cada Estado para su aplicación.

Atendiendo a nuestro ordenamiento jurídico, todas estas cuestiones requieren la aprobación de una norma con rango de Ley, por razones de seguridad jurídica y porque los servicios afectados tienen una regulación propia en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Por otro lado, aunque el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en relación con las materias reguladas por el Reglamento, participa de los mismos principios y objetivos, es necesario realizar algunas modificaciones para hacerlo plenamente coherente con la norma europea. En este sentido, la aplicación del Reglamento afecta a ciertas cuestiones como el establecimiento de un nuevo servicio portuario, el de suministro de combustible, y la redefinición del actual servicio de recepción de desechos que, junto con la necesaria adaptación de otros aspectos como los requisitos mínimos de acceso, las obligaciones de servicio público, o la limitación

del número de prestadores, entre otras, hacen necesaria una modificación adaptativa del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El presente real decreto-ley tiene por objeto realizar esta modificación adaptativa del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, así como establecer la aplicación del Reglamento a todos los puertos de interés general aunque no pertenezcan a la Red Transeuropea de Transportes, con el fin de mantener la homogeneidad existente en la regulación y gestión de los servicios y los aspectos formales de las tasas portuarias en todo el sistema portuario de titularidad estatal, así como la aplicación íntegra del Reglamento al servicio de practicaaje, con el fin de continuar, en la medida de lo posible, con la homogeneidad existente entre todos los servicios portuarios, en especial entre los servicios técnico-náuticos.

II

El presente real decreto-ley consta de un artículo, dos disposiciones adicionales, una derogatoria y dos finales.

El artículo único aborda las modificaciones adaptativas del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, entre ellas, la regulación del servicio de suministro de combustible como un servicio portuario y la redefinición del actual servicio de recepción de desechos.

Respecto al servicio de suministro de combustible, además del establecimiento del plazo máximo de duración de las licencias en consonancia con el resto de los servicios, destaca la no vinculación del uso del servicio a un puerto determinado como ocurre en el resto de los servicios portuarios. También resulta reseñable la previsión de que los gestores de las terminales de mercancías y las estaciones marítimas puedan acceder a una licencia para la prestación del servicio de suministro de combustible, particularmente aplicable respecto del suministro de energía eléctrica mientras el buque está atracado.

Otras modificaciones adaptativas relevantes son las relativas a las obligaciones de servicio público, distinguiendo aquellas obligaciones de servicio público que solo resultan exigibles para los servicios portuarios de manipulación de mercancías y al pasaje, y estableciendo una nueva obligación de servicio público de disponibilidad del servicio portuario para todos los usuarios del puerto, de conformidad con lo previsto en el artículo 7.1.b) del Reglamento. Dicha

obligación permite la posibilidad de establecer una tarifa que trata de resolver los problemas de viabilidad económica de los servicios de practicaje y remolque en los casos en los que el nivel de utilización es muy bajo y sin embargo existe la obligación de mantener la disponibilidad de dichos servicios. En este sentido, debe señalarse que esta disponibilidad se encuentra al servicio de todos los usuarios del puerto, de los que efectivamente requieren el servicio y de los que habitualmente no lo requieren, pero potencialmente pudieran precisarlo en determinadas circunstancias.

La compensación de la disponibilidad, como concepto segregado de la tarifa por la prestación del servicio, resulta necesaria en los servicios de practicaje y remolque, en determinados puertos en los que existen exenciones al uso de tales servicios (como es el caso del practicaje) o en principio no los precisa el buque para atracar, pero ha de haber disponibilidad de medios en función del estado de la mar o para garantizar su actuación en caso de circunstancias que hagan necesaria la intervención de tales medios (como es el caso del remolque portuario). En definitiva, al exigirse medios al prestador para prestar el servicio para todos los usuarios, se puede producir un desequilibrio económico entre el coste de mantener la disponibilidad de dichos medios y la contraprestación por los servicios efectivamente prestados, de forma que se haga inviable el servicio o se establezcan tarifas desorbitadas si se pretende repercutir el coste entre aquellos usuarios a los que se haga efectiva la prestación del servicio.

En este sentido, se adapta el texto refundido para incorporar la disponibilidad del servicio para todos los usuarios en condiciones de igualdad, como elemento a garantizar por las obligaciones de servicio público y establecer la posibilidad de que dicha disponibilidad pueda ser objeto de compensación económica por los usuarios que no utilizan el servicio pero que son potenciales usuarios de este.

Otras de las modificaciones notorias recogidas en este artículo único son las relativas a los contenidos mínimos de los Pliegos de Prescripciones Particulares, separando las distintas condiciones que se deben incluir en los mismos en dos categorías, diferenciando los que son requisitos de acceso conforme al Reglamento del resto de condiciones de prestación que no son reguladas por el Reglamento, como son las tarifas máximas, los plazos de duración de las licencias, indicadores de calidad, etc.; así como las modificaciones relativas a la limitación del número máximo de posibles prestadores de un servicio en un puerto, cohonestando con el Reglamento

europeo los motivos que permiten su establecimiento y disponiendo un plazo para consulta y presentación de alegaciones previo a la resolución de limitación.

Por otro lado, se fija un plazo de dos años, desde la fecha de entrada en vigor de esta norma, para la adaptación de los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios, así como un régimen transitorio relativo a las condiciones de prestación para las nuevas licencias que se otorguen para la prestación de los servicios portuarios en tanto no se produzca dicha adaptación; y otro relativo a las condiciones de prestación del servicio de suministro de combustible, en función de si la fecha del título habilitante, que se convierte en licencia desde la fecha de aplicación del Reglamento, es anterior o posterior al 15 de febrero de 2017, de conformidad con lo previsto en el artículo 21 del Reglamento.

Asimismo, se incluye una modificación relativa al instrumento delimitador del perímetro portuario con el fin de expresar indubitadamente que, dado que este no ostenta la naturaleza de plan ni de programa, no está sometido a evaluación ambiental estratégica.

Respecto a las disposiciones adicionales, la primera extiende el ámbito de aplicación del Reglamento a todos los puertos de interés general, dado que cinco de ellos no pertenecen a la Red Transeuropea de Transportes y se considera que el Reglamento debe aplicarse por igual a todos los puertos de titularidad estatal; y determina la aplicación del Capítulo II y del artículo 21 del Reglamento al servicio portuario de practicaaje, al que no le resultan de aplicación directa estos preceptos salvo decisión del Estado miembro.

La segunda disposición adicional se refiere a la revisión de tarifas, estableciendo la posibilidad de que puedan ser objeto de revisión periódica y predeterminada de acuerdo con los principios y límites dispuestos en el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española. En este sentido debe destacarse que el cálculo de las tarifas se basa en los costes que tienen los servicios y la demanda de los mismos, obteniendo así una estructura de costes que permite la obtención de dichas tarifas. De tal modo, la actualización de estas tarifas debe realizarse de modo anual (periódico) y de modo automático (predeterminado) con el fin de adaptar las tarifas al alza o a la baja en función de la evolución de los costes y de la demanda. Por ello, se considera necesario disponer de fórmulas que, en atención a lo indicado por el Reglamento en sus considerandos 40 y 46 y en el artículo 12, permitan de modo transparente objetivo y no discriminatorio realizar un cálculo predeterminado y periódico de la

actualización de las tarifas referidas a índices de referencia y sus pesos en la estructura de costes sin producir efectos perjudiciales.

III

Habida cuenta de la aplicación directa del Reglamento desde el pasado 24 de marzo de 2019, resulta justificada la urgencia de las modificaciones adaptativas objeto de esta real decreto-ley con el fin de evitar discordancias entre la normativa interna y la europea o ausencia de regulación en las nuevas condiciones establecidas por el Reglamento como, por ejemplo, en el caso del servicio de suministro de combustible.

Respecto a la modificación relativa al instrumento delimitador del perímetro portuario, su aprobación ha devenido urgente por la existencia de pronunciamientos judiciales contradictorios que han generado una situación de inseguridad jurídica que paraliza la adecuada gestión del dominio público portuario, y que debe solventarse con la mayor urgencia.

Por último, la urgencia y necesidad de previsión contenida en la disposición adicional segunda se justifica en la necesidad de concretar este aspecto relativo a la revisión de las tarifas portuarias que, dada la necesidad de que la norma europea resulte aplicable a todos los sistemas de gestión portuario de los países miembros, queda poco concreta o detallada, enumerando los principios que deben respetarse, lo puede dar lugar a diferentes interpretaciones y con ello a una gran conflictividad en el sector si no se concreta y se integra este aspecto en nuestro ordenamiento jurídico interno.

Concurren de esta forma las circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad, que constituyen el presupuesto habilitante exigido al Gobierno por el artículo 86.1 de la Constitución Española para dictar decretos-leyes, de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal Constitucional: una situación de necesidad fundamentada en un supuesto de hecho concreto, en este caso la necesaria adecuación del marco normativo interno al Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo en favor de una adecuada seguridad jurídica; la urgencia de las medidas que deben aplicarse respecto a esta situación de necesidad, que no admiten demora ante la aplicación del referido Reglamento; y la existencia de una conexión entre la situación de urgencia definida y las medidas concretas adoptadas para afrontarla. Todo ello respetando los límites constitucionalmente establecidos para el uso de este instrumento normativo, pues este real decreto-ley no afecta al ordenamiento de las instituciones básicas del Estado, a los derechos, deberes y libertades de los ciudadanos regulados en

el Título I de la Constitución, al régimen de las comunidades autónomas ni al derecho electoral general.

Este real decreto-ley se adecua, igualmente, a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En lo que concierne a los principios de seguridad jurídica, proporcionalidad y eficacia, debe destacarse que la modificación se limita estrictamente a desarrollar adecuadamente, y de forma puntual, algunos de los mandatos contenidos en el Reglamento que necesitan una regulación en el Derecho interno o una modificación adaptativa de la regulación existente, proporcionando coherencia a nuestro ordenamiento jurídico mediante la mejor alternativa posible, la aprobación de un real decreto-ley, dado el rango legal exigible y la urgente necesidad ya referida, sin que exista ninguna alternativa regulatoria menos restrictiva de derechos. En cuanto al principio de transparencia, dado que se trata de un real decreto-ley, su tramitación se encuentra exenta de consulta pública previa y de los trámites de audiencia e información públicas. Asimismo, respecto del principio de eficiencia, este real decreto-ley no impone cargas administrativas innecesarias o accesorias.

Finalmente, esta norma proporciona coherencia entre nuestro ordenamiento jurídico y la norma europea y es el instrumento más adecuado para ello.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta del Ministro de Fomento y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día **/**/**,

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

Se modifica el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, en los términos que se recogen a continuación.

Uno. Se modifica el título y los apartados 2, 3 y 4 del artículo 63, que quedan redactados de la siguiente manera:

«Artículo 63. Recepción de desechos generados por buques y residuos de carga.

2. Los desechos generados por buques y residuos de carga deberán descargarse a tierra, debiendo solicitar a tal efecto el servicio portuario de recepción de desechos generados por buques y residuos de carga regulado en el artículo 132 de esta ley.

3. Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos e instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, cuyas características así lo justifiquen, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval o de desguace deberán disponer de servicio portuario de recepción de los residuos de carga y de las aguas de lastre contaminadas por hidrocarburos de los buques con destino a dichas instalaciones, regulados por los anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames, mediante la correspondiente licencia en las condiciones establecidas en las Prescripciones Particulares. Las terminales o instalaciones de almacenamiento y distribución de graneles sólidos deberán disponer del servicio portuario de recepción de residuos de carga del anexo V, mediante la correspondiente licencia en las condiciones establecidas en las Prescripciones Particulares. Los titulares de estas instalaciones portuarias deberán disponer, además, de servicios de recepción para los desechos generados por los buques correspondientes a los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, en las condiciones establecidas en las Prescripciones Particulares, en el caso de que no exista ninguna empresa prestadora con licencia para prestar este servicio en el ámbito geográfico de dichas instalaciones.

Los desechos y residuos recogidos deberán ser sometidos a procesos de tratamiento y eliminación adecuados conforme a la normativa vigente; en el caso de que dichos procesos no se lleven a cabo con medios propios, los titulares de estas instalaciones portuarias deberán acreditar un compromiso de aceptación de los desechos y residuos por parte de un gestor debidamente autorizado.

Los astilleros y las instalaciones y empresas de reparación naval o de desguace deberán disponer de instalaciones y medios para la recepción y tratamiento de sustancias que contribuyan a agotar la capa de ozono y los equipos que contienen dichas sustancias cuando éstos se retiren de los buques, según se contempla en el anexo VI del Convenio MARPOL 73/78, mediante la correspondiente licencia en las condiciones establecidas en las Prescripciones Particulares.

Sin perjuicio de las autorizaciones que sean exigibles por otras Administraciones, la disponibilidad de estos servicios portuarios de recepción será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en los apartados anteriores. Asimismo, su no disponibilidad podrá ser causa para no autorizar la entrada de buques con destino a dichas instalaciones portuarias.

4. Los titulares de las citadas instalaciones portuarias deberán aprobar un Plan de Recepción de Desechos y Residuos con arreglo a lo indicado en el anexo I del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, que deberá ser aprobado por la Autoridad Portuaria y que pasará a formar parte del Plan de Recepción del Puerto. Comunicarán a la Autoridad Portuaria la relación de servicios de recogida realizados, indicando el buque, el tipo de desecho o residuo y la cantidad recibida, entre otros datos que se les soliciten, conforme a lo establecido en el Pliego de Prescripciones Particulares. Además, a cada buque que utilice sus servicios de recepción, estas instalaciones portuarias deberán expedir un recibo de residuos MARPOL, según el modelo unificado que figura en el anexo III del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre. La Autoridad Portuaria podrá supervisar el cumplimiento del Plan de Recepción de los titulares de dichas instalaciones.»

Dos. Se añade una nueva letra g) en el artículo 69, con el siguiente contenido, pasando la letra g) anterior a ser la nueva letra h):

«g) La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, dado que no ostenta la naturaleza de plan ni de programa, no está sometida a evaluación ambiental estratégica.»

Tres. Se modifica la redacción de la letra c) del apartado 2 del artículo 108 y se añade una nueva letra e), que quedan con la siguiente redacción:

«c) Servicio de recepción de desechos generados por buques y residuos de carga, que incluye: la recepción de los desechos y residuos de los anexos I, II, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, según lo establecido en el artículo 132 de esta ley.

e) Servicio de suministro de combustible o de cualquier otra fuente de energía a los buques.»

Cuatro. Se modifican los apartados 2 y 3 del artículo 109, que quedan redactados como sigue:

«2. La prestación de los servicios portuarios requerirá la obtención de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria, la cual solo puede otorgarse previa aprobación del correspondiente Pliego de Prescripciones Particulares del servicio correspondiente.

La licencia no otorgará el derecho a prestar el servicio en exclusiva.

La licencia se otorgará con carácter reglado, acreditando el cumplimiento de los requisitos de acceso previstos en esta ley y en las prescripciones particulares del servicio. No obstante, cuando esté limitado el número de prestadores, las licencias se otorgarán por concurso. Las convocatorias de estos concursos y su adjudicación se publicarán, cuando fuera exigible, en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Podrán ser titulares de licencias las personas físicas o jurídicas, de la Unión Europea o de terceros países, condicionadas estas últimas a la prueba de reciprocidad, salvo en los supuestos en que los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio no exija dicho requisito, que tengan capacidad de obrar, y no estén incurso en causas de incompatibilidad.

Las licencias serán de carácter específico, otorgándose para cada uno de los servicios portuarios relacionados en el artículo 108.2. No obstante, para los servicios incluidos en la letra c) de dicho precepto, podrá otorgarse una licencia de carácter general que habilitará para la recepción de varios o de todos los desechos generados por buques y residuos de carga. Asimismo, las licencias para la prestación de servicios al pasaje y de manipulación de mercancías podrán otorgarse para uno o

varios tipos de tráfico o de mercancía. En el caso del servicio portuario de suministro de combustible, podrá otorgarse una licencia de carácter específico para un tipo de combustible o fuente de energía y medio de prestación, o de tipo general para varios o todos los tipos y medios.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar licencias de autoprestación y de integración de servicios portuarios en los términos y en las condiciones previstas en esta ley.

3. Las Autoridades Portuarias deberán adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de servicios portuarios en el puerto. A tal fin, podrán excepcionalmente asumir, previo informe favorable de Puertos del Estado, la prestación directa o indirecta de un servicio portuario cuando por ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada sea necesario garantizar una adecuada cobertura de las necesidades del servicio. En el caso del servicio portuario de suministro de combustible, esta previsión será aplicable de acuerdo con lo que se establezca mediante regulación específica.

A tal efecto, se entenderá como existencia de insuficiencia de la iniciativa privada cuando las licencias otorgadas no puedan atender toda la demanda existente en el puerto con los indicadores de calidad exigidos en el Pliego de Prescripciones Particulares del servicio.

La prestación por parte de la Autoridad Portuaria de un servicio portuario, por ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, no implica la extinción, en su caso, de las licencias en vigor ni impide la solicitud de nuevas licencias. En este caso, las competencias reguladoras del servicio, incluida la aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares, corresponderán a Puertos del Estado y el plazo de prestación del servicio no podrá ser superior a cinco años, salvo que subsistan las circunstancias que hayan motivado la asunción de la prestación.

En el supuesto de que la prestación del servicio portuario se viera interrumpido o se produjera una situación de riesgo inmediato, la Autoridad Portuaria podrá adoptar como medida de emergencia la prestación directa o indirecta del servicio por un periodo máximo de dos años. Las acciones sindicales que se produzcan de conformidad con la legislación vigente no se considerarán una interrupción de los servicios portuarios que permita adoptar esta medida de emergencia.»

Cinco. Se modifican las letras b), c), d) y e) del artículo 110, que quedan redactadas como sigue:

«b) Continuidad y regularidad de los servicios en función de las características de la demanda, salvo fuerza mayor, garantizando su disponibilidad para todos los usuarios del puerto. Para garantizar la continuidad en la prestación del servicio, las Autoridades Portuarias podrán establecer servicios mínimos de carácter obligatorio.

Las Autoridades Portuarias podrán establecer en el Pliego de Prescripciones Particulares la obligación de que todos los buques que hacen escala en el puerto contribuyan mediante el pago de una tarifa a sufragar los costes derivados de la disponibilidad de los medios cuando sea necesario para garantizar la viabilidad económica en los servicios portuarios de remolque y practicaaje.

c) Cooperación con la Autoridad Portuaria y la Administración marítima y, en su caso, con otros prestadores de servicios, en labores de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, así como en materia de seguridad y en la prevención y control de emergencias.

d) Colaboración en la formación práctica en la prestación del servicio con los medios adecuados, en el ámbito del puerto en el que se desarrolle su actividad, en los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías.

e) Sometimiento a la potestad tarifaria de la Autoridad Portuaria, cuando proceda, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares por las que se rige el título habilitante, en los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías.»

Seis. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 111, que quedan redactados como sigue:

«1. La Autoridad Portuaria, de oficio, podrá limitar en cada puerto el número máximo de posibles prestadores de un servicio portuario, por uno o varios de los siguientes motivos:

- a) disponibilidad de espacios;
- b) necesidad de asegurar el cumplimiento de las obligaciones de servicio público;
- c) seguridad, protección y sostenibilidad medioambiental;
- d) capacidad de las instalaciones y naturaleza del tráfico.

Los acuerdos de limitación del número de prestadores deberán ser debidamente motivados. La motivación deberá incluir la justificación de la necesidad del establecimiento de la restricción con arreglo al interés público y la acreditación de que no resulta posible acudir a alternativas viables que sean menos restrictivas de la competencia para conseguir el mismo fin de interés público. En los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías, las anteriores limitaciones podrán aplicarse por tipo de tráfico o de mercancía. En el caso del servicio portuario de suministro de combustible, las anteriores limitaciones podrán igualmente aplicarse por tipo de combustible o medio de suministro. La determinación del número de prestadores deberá obligatoriamente realizarse considerando el mayor número posible de prestadores que permitan las circunstancias concurrentes.

2. El acuerdo de limitación a que se refiere el apartado anterior, que incluirá la determinación del número máximo de prestadores, se adoptará, en su caso, por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa publicación de la propuesta formulada por ésta, junto con los motivos que la justifican, tres meses antes de la adopción del acuerdo, con el fin de que los interesados puedan presentar observaciones, y consulta al Comité de Servicios Portuarios e informe de Puertos del Estado, y podrá afectar a toda la zona de servicio del puerto o a una parte de la misma. El acuerdo de limitación se publicará en el Boletín Oficial del Estado.

Cuando la causa de la limitación sea la seguridad marítima, Puertos del Estado solicitará informe a la Dirección General de la Marina Mercante, que será vinculante en el ámbito de las funciones de esta última y que se entenderá favorable si transcurre el plazo de un mes desde que se solicite sin que sea emitido de forma expresa.

Cuando la causa de la limitación sea medioambiental, Puertos del Estado solicitará informe a la Administración ambiental competente, entendiéndose tal informe favorable si transcurre el plazo de un mes desde que se solicite sin que sea emitido de forma expresa.»

Siete. Se modifican los apartados 4 y 5 del artículo 113, que quedan redactados como sigue:

«4. Dichos Pliegos regularán, entre otras, las siguientes materias:

a) Requisitos mínimos de acceso para la prestación del servicio portuario, los cuales deberán ser transparentes, objetivos, no discriminatorios, proporcionados y pertinentes para la prestación del servicio portuario:

1º) Condiciones de solvencia económico-financiera, técnica o profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes del servicio.

2º) Condiciones técnicas, ambientales y de seguridad de prestación del servicio y, en su caso, de las instalaciones y equipamiento asociados al mismo.

3º) Medios humanos mínimos y su cualificación, así como los medios materiales mínimos y sus características. Los medios humanos y materiales serán los estrictamente necesarios para realizar las operaciones unitarias normalmente esperadas en el puerto, tanto las más simples como las más complejas, objeto del servicio en condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en función de las características de la demanda, de forma tal que no alteren las condiciones de competencia, sin perjuicio de las exigencias para hacer frente a las obligaciones de servicio público en las condiciones establecidas en esta ley. Los Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio no podrán exigir un mayor número de medios humanos y materiales que los necesarios para las operaciones unitarias señaladas con el objeto de no impedir que un número suficiente de operadores puedan concurrir al mercado, sin perjuicio de los que pudieran ser exigidos para hacer frente a las obligaciones de servicio público. No obstante, cuando esté limitado el número de prestadores de un servicio, los medios humanos y materiales exigidos se determinarán en función de las necesidades de dicho servicio en el puerto.

4º) Honorabilidad del prestador del servicio portuario.

5º) Cumplimiento de las obligaciones en el ámbito de la normativa social y laboral.

b) Obligaciones de servicio público, de necesaria aceptación por parte de los prestadores del servicio, que se contemplan en el artículo 110, así como los criterios de distribución de las obligaciones de servicio público entre los prestadores del servicio, que deberán ser objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios, entre los que se deberá tomar en consideración la cuota de mercado en cada uno de ellos; y los criterios para la valoración de compensaciones

económicas a aplicar a los titulares de licencias de autoprestación e integración de servicios, así como para su posterior distribución entre los prestadores de servicios abiertos al uso general.

c) Otros aspectos para la prestación del servicio portuario.

1º) Objeto y ámbito geográfico del servicio portuario.

2º) Niveles mínimos de productividad, rendimiento y de calidad, de acuerdo con las características del servicio.

3º) Plazo de duración de la licencia.

4º) Criterios para la consideración de una inversión como significativa, en su caso.

5º) Estructura tarifaria y tarifas máximas, así como los criterios para su actualización, revisión y, en su caso, fijación. La estructura tarifaria deberá incluir los criterios de actualización y de revisión en función del volumen global de la demanda, estructura de costes y otras circunstancias relacionadas con las características del servicio, cuando proceda. No serán admisibles sobrecostes o costes diferenciados para los usuarios en función del día u hora en que tiene lugar la prestación. En el caso del servicio de manipulación de mercancías en autopistas del mar, la determinación de las tarifas máximas deberá tomar como referencia los costes de la alternativa terrestre a ese tráfico.

6º) Tarifas que los prestadores podrán percibir, en su caso, cuando intervengan en servicios de emergencia, extinción de incendios, salvamento o lucha contra la contaminación.

7º) Tarifas a las que se refiere la letra b) del artículo 110, cuando proceda.

8º) Para los servicios de recepción de desechos generados por buques de los anexos I y V del Convenio MARPOL 73/78, las tarifas que las Autoridades Portuarias abonarán al titular de la licencia por las cantidades efectivamente descargadas de cada tipo de desechos y, en su caso, los criterios para el reparto entre los prestadores del servicio autorizados de las cantidades recaudadas por la Autoridad Portuaria asociadas a la tarifa fija que se cobra a los buques no exentos que atraquen sin hacer uso del servicio. Estos criterios deberán ser equitativos y no discriminatorios. Las tarifas establecidas para este servicio deberán depender, entre otros conceptos, de las cantidades

recaudadas a través de la tarifa fija y de los criterios de distribución adoptados para las mismas.

El Pliego de Prescripciones Particulares podrá contemplar que cada prestador pueda ofertar a la Autoridad Portuaria en cualquier momento tarifas inferiores a las establecidas en dicho Pliego. En ese caso, la Autoridad Portuaria podrá aplicar una reducción a la tarifa fija que abona el buque igual o inferior a la reducción ofertada por el prestador que ha realizado el servicio.

A los efectos de esta tarifa, así como de las tarifas máximas de este servicio portuario, las cantidades efectivamente descargadas podrán expresarse en la unidad de medida más adecuada al tipo de desecho o residuo de que se trate.

9º) Obligaciones de suministro de información a la Autoridad Portuaria.

10º) Garantías.

11º) Penalizaciones.

12º) Causas de extinción de la licencia, entre las que deberán figurar, además de las previstas en el artículo 119 de esta ley, las relativas al incumplimiento de las obligaciones de servicio público, de los requerimientos de seguridad para la prestación del servicio y de las obligaciones de protección del medio ambiente que procedan.

13º) Obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad.

5. Los Pliegos de Prescripciones Particulares, así como los acuerdos de aprobación y modificación deberán ser publicados en el Boletín Oficial del Estado y se encontrarán a disposición de los interesados en las oficinas de las Autoridades Portuarias en formato físico y electrónico. Dichos Pliegos serán aplicables a los tres meses de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, salvo en el caso de los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías.»

Ocho. Se modifican las letras d) y e) del apartado 1 del artículo 114, que quedan redactadas como sigue:

«d) Servicios al pasaje, de manipulación de mercancías y de suministro de combustible;

1º. Sin inversión significativa: 6 años.

2º. Con inversión significativa en equipos y material móvil:

Cuando el titular de la licencia tenga otorgada en concesión o autorización una estación marítima de pasajeros, terminal de mercancías, planta de almacenamiento o distribución de combustibles o planta de transformación o generación de energía eléctrica o de cualquier otra fuente de energía, con atraque en concesión o autorización: 20 años.

Cuando el titular de la licencia tenga otorgada en concesión o autorización una estación marítima de pasajeros, terminal de mercancías, planta de almacenamiento o distribución de combustibles o planta de transformación o generación de energía eléctrica o de cualquier otra fuente de energía, sin atraque en concesión o autorización: 15 años.

En otro caso: 10 años.

3º. Con inversión significativa en obras e instalaciones fijas que tengan incidencia en la prestación del servicio:

Cuando las obras sean infraestructuras portuarias de abrigo, esclusas, obras de atraque, accesos marítimos o terrestres, obras de relleno o de consolidación y mejora de terrenos en grandes superficies: 50 años.

En otro caso: 30 años.

e) Servicio de recepción de desechos generados por buques y residuos de carga:

1º. Sin inversión significativa: 6 años.

2º. Con inversión significativa: 12 años.

Excepto en el caso del servicio de practicaaje, cuando se encuentre limitado el número de prestadores de un servicio portuario, el plazo máximo será, al menos, un 25 por ciento inferior al que corresponda de entre los establecidos en los supuestos anteriores.»

Nueve. Se modifica la redacción de la letra ñ) del apartado 1 del artículo 117, que queda como sigue:

«ñ) En las licencias de los servicios de recepción de desechos generados por buques, las tarifas que las Autoridades Portuarias abonarán al titular de la licencia por las cantidades efectivamente descargadas de cada tipo de desecho y residuo y los criterios para, en su caso, el reparto entre los prestadores del servicio autorizados de las cantidades recaudadas por la Autoridad Portuaria asociadas a la tarifa fija que se cobra a los buques no exentos que atraquen sin hacer uso del servicio.»

Diez. Se añade un nuevo párrafo al final del apartado 2 del artículo 118, con la siguiente redacción:

«Cuando se produzca un traspaso de personal, en los documentos de transmisión de la licencia se incluirá la lista del personal afectado, con información pormenorizada y transparente sobre sus derechos contractuales y sobre las condiciones en las que se considera que los empleados están vinculados a los servicios portuarios.»

Once. Se modifica la letra d) del apartado 2 del artículo 125, que queda redactada de la siguiente forma:

«d) Acordar por parte del Consejo de Administración la aplicación de las tarifas máximas en cualquiera de los servicios portuarios en los que el número de prestadores del servicio esté limitado o sea insuficiente para garantizar la competencia, excepto en las estaciones marítimas de pasajeros y terminales de mercancías dedicadas a uso particular. Asimismo, corresponde a la Autoridad Portuaria controlar la transparencia de las tarifas y los conceptos que se facturen.»

Doce. Se modifica la redacción del apartado 1 del artículo 126, que queda como sigue:

«1. Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de éstos o desde una estación de practicaaje, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaaje, en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en esta ley, en el Reglamento regulador de este servicio y en el Pliego de Prescripciones Particulares del mismo.»

Trece. Se modifica el título de la Sección 5ª, que queda como sigue:

«Sección 5.ª Servicio de recepción de desechos generados por buques y residuos de carga»

Catorce. Se modifican los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 y 11 del artículo 132, que quedan con la siguiente redacción:

«1. Se incluyen en este servicio las actividades de recogida de desechos generados por buques y residuos de carga, su traslado y entrega a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente y, en su caso, el almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos en la zona autorizada por las autoridades competentes.

2. A los efectos de esta ley, se entiende por desechos generados por buques, todos los producidos por el buque, incluyendo los desechos relacionados con la carga, y que están regulados por los anexos I, IV, V y VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques de 1973, modificado por su Protocolo de 1978, en su versión vigente (MARPOL 73/78) y por su Protocolo de 1997 que enmendaba el citado Convenio y añadía el anexo VI al mismo.

Se entiende como desechos relacionados con la carga los restos de embalajes y elementos de trincado o sujeción, según se definen en las Directrices para la aplicación del anexo V de MARPOL 73/78.

3. Se entiende como residuos de carga los restos de cualquier material de carga que se encuentren a bordo de bodegas de carga o tanques y que permanezcan una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, así como los derrames del material de carga, de los anexos I, II y V de MARPOL 73/78.

4. Los desechos generados por buques y los residuos de carga se considerarán residuos en el sentido del párrafo a) del artículo 3 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

5. Únicamente podrán prestar este servicio las empresas que, habiendo obtenido la correspondiente licencia de la Autoridad Portuaria, hayan sido autorizadas por el órgano medioambiental competente para la realización de las actividades de gestión de los desechos y residuos a que se refiere este servicio y, asimismo, hayan acreditado

documentalmente un compromiso de aceptación para su tratamiento o eliminación por parte del gestor destinatario.

6. En las prescripciones particulares del servicio se incluirán, entre otras, sin perjuicio de las que se establezcan en la licencia correspondiente, las características y condiciones técnicas que deben cumplir las operaciones e instalaciones de recepción de desechos y residuos de carga, las cuales deberán ajustarse a las normas aprobadas por las Administraciones competentes, así como los medios que deba incorporar el prestador del servicio para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de lucha contra la contaminación marina.

8. Con la finalidad de reducir los vertidos al mar de los desechos generados por los buques, las Autoridades Portuarias cobrarán una tarifa fija a los buques que atraquen, en cada escala en el puerto, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos generados por buques previsto en este artículo. Dicha tarifa, que se determinará en función de las unidades de arqueo bruto (GT) del buque y, adicionalmente, en el caso de buques de pasaje, del número de personas a bordo, dará derecho a descargar por medios de recogida terrestre en la Zona I del puerto, sin coste adicional, durante los siete primeros días de la escala, todos los desechos de los anexos I y V del Convenio MARPOL 73/78. Las Autoridades Portuarias no podrán incentivar directa o indirectamente la limitación de los volúmenes de desechos descargados.

Si la recogida se realiza por medios marinos o tiene lugar en la Zona II del puerto, la tarifa fija será un 25 por ciento superior que la establecida para la recogida en Zona I.

Por las descargas correspondientes a los desechos de los anexos IV y VI, de los residuos de carga de los anexos I, II y V, así como por las descargas de los desechos de los anexos I y V realizadas después del séptimo día de escala, los buques abonarán directamente al prestador del servicio la tarifa que corresponda por las cantidades recogidas.

Los prestadores del servicio podrán convenir con sus usuarios, a su cargo, descuentos comerciales sobre la tarifa a la que se refiere el párrafo anterior en función, entre otros, de los tipos y cantidades anuales de los desechos entregados.

La tarifa fija a aplicar a un buque en cada escala de un puerto será la resultante del producto de la cuantía básica (R1) por los siguientes coeficientes, en función de las unidades de arqueo bruto del buque (GT):

- a) Buques entre 0 y 2.500 GT: 1,50.
- b) Buques entre 2.501 y 25.000 GT: $6 \times 0,0001 \times \text{GT}$.
- c) Buques entre 25.001 y 100.000 GT: $(1,2 \times 0,0001 \times \text{GT}) + 12$
- d) Buques de más de 100.000 GT: 24,00.

En el caso de los buques de pasaje, tales como ferris, ropax y cruceros, a la anterior tarifa se adicionará la resultante del producto de la cuantía básica (R2) por el número de personas a bordo del buque que figura en la Declaración Única de Escala, a cuyo efecto computarán tanto los pasajeros como la tripulación.

El valor de la cuantía básica (R1) se establece en 80 euros, salvo para los buques de pasaje que será de 75 euros, y el de la cuantía básica (R2) en 0,25 euros, para todas las Autoridades Portuarias. Dichos valores podrán ser revisados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, en función de la evolución de los costes del servicio en el sistema portuario.

Las cantidades de los desechos correspondientes a los anexos I y V de MARPOL 73/78 efectivamente descargadas serán abonadas por la Autoridad Portuaria a las empresas prestadoras de acuerdo con las tarifas que se establezcan en las Prescripciones Particulares del Servicio. En el caso de que la cantidad recaudada por la tarifa fija fuera superior a lo abonado, la Autoridad Portuaria podrá distribuir un porcentaje de la cantidad remanente entre los titulares de licencias del servicio para contribuir a la viabilidad del servicio en caso de demanda insuficiente. Los criterios de distribución se incluirán en las prescripciones particulares del servicio que deberán ser objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios.

Las Autoridades Portuarias podrán proponer en el marco del Plan de Empresa un coeficiente corrector común a las cuantías básicas R1 y R2, que no podrá ser inferior a 1,00 ni superior a 1,30, cuando la cantidad recaudada por la Autoridad Portuaria por estos conceptos en el ejercicio anterior hubiese sido inferior a la cantidad abonada a las empresas prestadoras del servicio en dicho ejercicio. El coeficiente corrector propuesto tendrá como objeto alcanzar el equilibrio entre los ingresos y

gastos de la Autoridad Portuaria asociados a la prestación del servicio, tomando en consideración la evolución de los tráficos prevista para el año en el que se aplique.

En el supuesto de que la Autoridad Portuaria no proponga un coeficiente corrector se entenderá que opta por el mantenimiento del aprobado para el ejercicio anterior o, si no se hubiera aprobado ninguno, que el valor del mismo será igual a la unidad. El coeficiente corrector definitivo para cada Autoridad Portuaria se establecerá con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso, se apruebe a estos efectos.

9. El pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques es obligatorio para todos los buques en cada escala que realicen en el puerto, con un máximo de una vez cada siete días, con la salvedad de las bonificaciones y exenciones recogidas en los apartados 10 y 11 de este artículo. Esta tarifa será exigible a los sujetos pasivos de la tasa del buque en las condiciones establecidas para dicha tasa.

11. Estarán exentos del pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques, sin perjuicio de que satisfagan directamente al prestador del servicio las tarifas correspondientes por las cantidades de desechos que realmente entreguen:

a) Los buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Estado de la Unión Europea o estando a su servicio, sólo presten servicios gubernamentales de carácter no comercial.

b) Los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria o asociadas a la realización de obras en la zona del servicio del puerto, las embarcaciones al servicio de las Administraciones públicas que tengan base en el puerto, así como las que formen parte de un servicio portuario, las dedicadas al tráfico interior y los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques, siempre que se acredite ante la Autoridad Portuaria, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega periódica de desechos generados por el buque, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

c) Los buques o embarcaciones de pesca fresca. En este supuesto, la Autoridad Portuaria deberá subscribir un convenio con las cofradías

de pescadores con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

d) Las embarcaciones deportivas o de recreo autorizadas para un máximo de 12 pasajeros. En este supuesto, la Autoridad Portuaria deberá subscribir un convenio con los operadores de las dársenas o las instalaciones náutico-deportivas con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

e) Los buques que fondeen en zonas geográficas que no hayan necesitado la realización de obras de mejora y la instalación de equipos para posibilitar el fondeo.

f) Buques inactivos y buques a flote en construcción, gran reparación, transformación o desguace.»

Quince. Se introduce una nueva sección 5ª bis en el capítulo III del título VI del libro primero, que comprenderá el artículo 132 bis, con el siguiente título:

«Sección 5ª bis. Servicio de suministro de combustible.»

Dieciséis. Se introduce un nuevo artículo 132 bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 132 bis. Definición y características del servicio de suministro de combustible.

1. Se entiende por servicio de suministro de combustible el aprovisionamiento de combustible sólido, líquido o gaseoso o de cualquier otra fuente de energía utilizada para los siguientes fines:

- a) La propulsión del buque.
- b) El abastecimiento general y específico de energía a bordo del buque mientras está atracado.

2. Los titulares de terminales de mercancías o estaciones marítimas de pasajeros podrán acceder a una licencia para la prestación del

servicio portuario de suministro de combustible en las condiciones previstas en el Pliego de Prescripciones Particulares.

3. Las Autoridades Portuarias podrán establecer tarifas máximas para el servicio portuario de suministro de combustible en aquellos casos en los que la situación del mercado de este servicio sea tal que no permita alcanzar una competencia efectiva. A estos efectos, el establecimiento de la tarifa se sujetará a lo establecido en el apartado 4 del artículo 113.»

Diecisiete. Se deja sin contenido la disposición adicional decimoséptima, relativa a las instalaciones de avituallamiento de combustibles.

Dieciocho. Se modifica la redacción de la disposición adicional vigésima novena, que queda como sigue:

«En el plazo máximo de dos años desde la entrada en vigor del Real Decreto-ley **/2019, por el que se modifica el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, para su adaptación a la normativa de la Unión Europea en materia de servicios portuarios, los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios existentes en aquella fecha deberán adaptarse, cuando proceda, a los contenidos de esta ley. Asimismo, si en aquella fecha no estuvieran aprobados, deberán aprobarse en ese mismo plazo.»

Diecinueve. Se introduce una nueva disposición transitoria cuarta bis, con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria cuarta bis. Acceso a las licencias por parte de empresas autorizadas para la prestación de los servicios comerciales de suministro de combustible y de recepción de residuos de carga.

1. Las autorizaciones para la prestación de los servicios comerciales de suministro de combustible, en cualquiera de sus modalidades, y de recepción de residuos de carga, existentes a 24 de marzo de 2019, quedan convertidas en licencias de las establecidas en esta ley.

2. Las licencias para la prestación de los servicios portuarios existentes a 24 de marzo de 2019, así como las licencias a las que hace

referencia el apartado anterior, continuarán vigentes en las siguientes condiciones:

a) Cuando la fecha de otorgamiento de la licencia sea anterior al 15 de febrero de 2017, el prestador del servicio podrá continuar prestándolo en las condiciones establecidas en dicha licencia hasta la finalización del plazo que tuviera establecido. Una vez finalizado dicho plazo, la licencia quedará sin efecto, salvo que se haya adaptado previamente a las condiciones del pliego. Cuando se produzca la adaptación, que deberá ser aprobada por la Autoridad Portuaria, se comenzará un nuevo plazo conforme a los plazos indicados en el pliego. Las adaptaciones que sean consecuencia de modificaciones del pliego no derivadas de la aplicación del Reglamento UE 2017/352 deberán ser aceptadas por el titular de dicha licencia. En caso contrario, la licencia quedará sin efecto.

b) Cuando la fecha de otorgamiento de la licencia sea posterior al 15 de febrero de 2017, el titular de la licencia deberá adaptarse a todas las condiciones establecidas en el pliego en el plazo 6 meses desde su aprobación. Transcurrido dicho plazo sin que se haya producido la adaptación, la licencia quedará sin efecto. Cuando se produzca la adaptación, que deberá ser aprobada por la Autoridad Portuaria, se comenzará un nuevo plazo conforme a lo indicado en el pliego.»

Veinte. Se modifica la disposición transitoria séptima, que queda como sigue:

«Disposición transitoria séptima. Condiciones de prestación de los servicios portuarios.

Los Pliegos Reguladores de los servicios portuarios básicos, que se hallen vigentes a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, mantendrán su vigencia, en cuanto no sean incompatibles con la nueva regulación de los servicios portuarios, hasta la aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares previstos en el artículo 113 de esta ley o hasta la adaptación a los contenidos de la misma de los Pliegos de Prescripciones Particulares vigentes, de acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional vigésima novena de esta ley.

En tanto no se produzca la adaptación de los pliegos a las previsiones de esta ley, serán de aplicación a las nuevas licencias que se otorguen las prescripciones de la presente ley, el Reglamento (UE) 2017/352 y los

pliegos o condiciones existentes a su entrada en vigor en lo que no se oponga a los anteriores.»

Disposición adicional primera. *Extensión del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2017/352.*

1. El Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan las normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos es de aplicación a todos los puertos de interés general incluidos en el anexo I del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, en atención a lo previsto en el apartado 6 del artículo 1 del citado Reglamento.

2. El capítulo II y el artículo 21 del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, son de aplicación al servicio portuario de practicaaje, en atención a lo previsto en el apartado 2 del artículo 10 del mismo.

Disposición adicional segunda. *Revisión de tarifas.*

Las tarifas establecidas por las Autoridades Portuarias y por Puertos del Estado podrán ser objeto de revisión periódica y predeterminada de acuerdo con los principios y límites dispuestos en el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en este real decreto-ley.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto-ley se dicta de conformidad con lo previsto en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre puertos de interés general.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Este real decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.