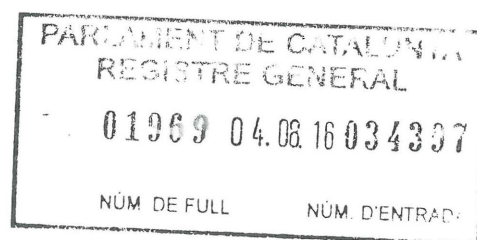




Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
**Direcció General
de Transports i Mobilitat**

Sra. Carme Sardà
Advocada en Cap
-Edifici-



Benvolguda Carme,

Em plau fer-vos tramesa, adjunt a la present, de la valoració de les observacions i propostes formulades en relació a l'avantprojecte de llei de ports i de transport en aigües marítimes i continentals per la Direcció General de Pesca i Afers Marítimes, la Direcció General de la Policia, la Direcció General de Protecció Civil i el Consell Assessor de Ports de la Generalitat.

Cordialment,

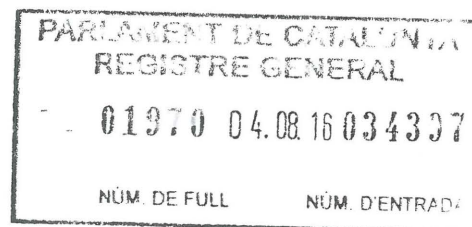
Pere Padrosa i Pierre
Director general de
Transports i Mobilitat

Barcelona, 27 de juny de 2016

Vist i plau,

Ricard Font i Hereu
Secretari d'Infraestructures i Mobilitat

Barcelona, 27 de juny de 2016



VALORACIÓ DE LES ESMENES I COMENTARIS DE LA DIRECCIO GENERAL DE PESCA I AFERS MARÍTIMS AMB RELACIÓ A L'AVANTPROJECTE DE LLEI DE PORTS I DE TRANSPORT EN AIGÜES MARÍTIMES I CONTINENTALS

a) Art. 52.1

1. L'atorgament de concessions sobre el domini públic portuari s'efectua amb caràcter general en règim de concurrència. Nogensmenys, el títol concessional pot adjudicar-se sense altre tràmit en els casos següents:

Comentaris : la DGPAM justifica aquesta esmena en els fets ocorreguts recentment en una determinada llotja.

Esmena proposada per la DGPAM :

“L'atorgament de concessions sobre el domini públic portuari s'efectua amb caràcter general en règim de concurrència. En el procediment de concessió s'atendrà a l'estipulat a l'article 43 de la Llei22/2002 de 12 de juliol de confraries de pescadors. Nogensmenys, el títol....”

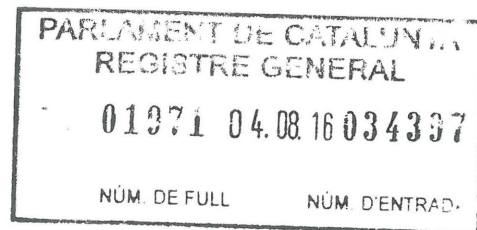
Valoració : s'accepta parcialment

Per raons de tècnica legislativa no sembla adequada la ubicació de la proposta en l'article 52.1.

Com alternativa, es proposa afegir una nova disposició addicional a la llei amb el text següent :

Disposició addicional onzena – Gestió de les llotges pesqueres

L'atorgament de concessions sobre el domini públic portuari que tinguin com a objecte la gestió i l'ús de llotges pesqueres es regeixen pel que determina aquesta Llei i pel que disposi la normativa aplicable en matèria de Confraries de pescadors.



b) Article 173.3

3. Per a que els vaixells pesquers quedin subjectes a aquesta taxa és necessari que el valor de la pesca descarregada o transbordada excedeixi de 18.000 euros en còmput anual. En cas de no subjecció, abonaran la taxa corresponent d'entrada, estada i atracada de vaixells.

Els vaixells dedicats a l'extracció de corall sempre estan subjectes a aquesta taxa

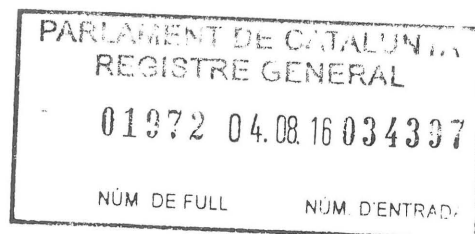
Comentaris: hi ha una gran part de la flota pesquera artesanal que no arriba a la quantitat de 18.000 €/any. Hi ha de l'ordre de 117 embarcacions amb valors inferiors a 18.000 €, a les que s'han d'afegir aquelles que no tenen ingressos, que suposa un total de 72 embarcacions. Per tant, tenim un total de 189 embarcacions que els hi seria d'aplicació la taxa TA1 i TA-2 d'entrada, estada i atracada de vaixells. A més s'ha de contemplar si s'estableix el règim especial per la flota ubicada a ports sense llotja que tinguin autoritzada la comercialització directa a consumidor.

L'aplicació de la tarifa TA-1 i TA-2 a aquesta flota suposa una taxa molt elevada incompatible amb la rentabilitat del sector pesquer.

Les recaptacions promig a Catalunya de la modalitat d'arts menors ascendeixen a 40.448,16€/any/vaixell. Si apliquessin la TA-4 a aquesta embarcació promig la taxa a pagar anual ascendiria a 808,96€/any. Si apliquem l'articulat previst a l'avantprojecte, suposaria per exemple que una embarcació que recapta anualment 14.784,83€ pagaria a l'any 1.980€ en concepte de taxa TA-1 i TA-2 (calculada en base als dies d'estada, GT i eslora). S' s'apliqués la TA-4 a les vendes realitzades ascendiria a 295,70€/any. Per tant estem amb un ordre de magnitud molt desigual que penalitza la petita flota que tenen poca activitat ja que s'aplicaria en comptes d'una taxa del 2\$ una taxa del 13,3% sobre les vendes. S'entén la necessitat d'establir un llindar mínim de comercialització a fi d'evitar la inactivitat de la flota, però considerem que s'hauria d'establir un màxim de 800€/any, que seria el resultat de l'aplicació de la TA-4 a les recaptacions mitjanes de la flota d'arts menors.

Esmena proposada per la DGPAM :

*3. Per a que els vaixells pesquers quedin subjectes a aquesta taxa és necessari que el valor de la pesca descarregada o transbordada excedeixi de 18.000 euros en còmput anual. En cas de no subjecció, abonaran la taxa corresponent d'entrada, estada i atracada de vaixells, **amb un màxim de 800€/vaixell/any.***



Valoració : no s'accepta

Justificació :

Aquesta esmena, si bé es proposa dins l'articulat de la TA4 pesca fresca, de fet, l'impacte i repercussió directa la té en les taxes TA1 entrada i TA2 estada i atracada de vaixells, regulades en altres articles de l'avantprojecte.

L'esmena estableix un topall màxim respecte a la recaptació de la TA1 i TA2 sense cap mena de detall sobre la tipologia de vaixell beneficiari, ni com s'incardina aquesta mesura en els elements essencials reguladors dels tributs afectats, ni s'acompanya de la valoració del seu impacte en tots els àmbits necessaris d'anàlisi.

Així mateix, ens resulta qüestionable la fixació d'un topall màxim en matèria tributària i el precedent per altres usuaris.

Considerem que tots els estudis econòmics que acompanyen l'avantprojecte justifiquen l'equilibri i proporcionalitat del redactat previst.

c) Article 173.4

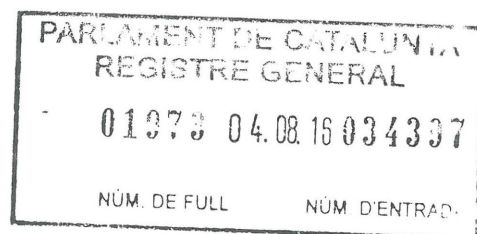
4. El pagament d'aquesta taxa a Ports de la Generalitat autoritza els vaixells pesquers per romandre a la infraestructura portuària durant el termini d'un mes des de la data d'inici de les operacions de descàrrega i transbord. Transcorregut l'esmentat termini sense que s'efectuïn noves operacions d'aquesta classe a les infraestructures portuàries de la Generalitat, els vaixells pesquers quedaran subjectes a les taxes d'entrada i estada i d'atracada de vaixells.

Comentaris:

S'ha de tenir en compte que hi ha vaixells que estan sotmesos a veda obligatòria i per tant hi ha períodes que no tenen operacions de descàrrega i transbord.

Esmena proposada per la DGPAM :

4. El pagament d'aquesta taxa a Ports de la Generalitat autoritza els vaixells pesquers per romandre a la infraestructura portuària durant el termini d'un mes des de la data d'inici de les operacions de descàrrega i transbord. Transcorregut l'esmentat termini sense que s'efectuïn noves operacions d'aquesta classe a les infraestructures portuàries de la Generalitat, els vaixells pesquers quedaran



*subjectes a les taxes d'entrada i estada i d'atracada de vaixells, **amb excepció dels períodes de veda establerts per l'administració competent que superin aquest termini.***

Valoració : s'accepta

Justificació :

Tenint en compte que l'existència de períodes de veda és una circumstància que ja es té en compte a la pràctica, es pot acceptar.

d) Article 175

Són exempts d'aquesta taxa els productes de la pesca que l'armador o armadora lliuri als seus treballadors per al seu consum personal, anomenat morralla, amb el límit màxim de 3 quilograms per persona i dia.

Comentaris:

La regulació de l'adquisició de producte de pesca per consum personal s'ha de regular per la normativa de comercialització. La terminologia moralla no és utilitzada per aquesta pràctica.

Esmena proposada per la DGPAM :

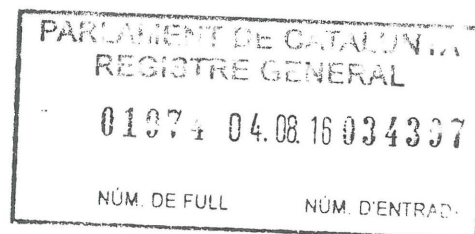
*Són exempts d'aquesta taxa els productes de la pesca que l'armador o armadora lliuri als seus treballadors per al seu consum personal, ~~anomenat morralla, amb el límit màxim de 3 quilograms per persona i dia~~**d'acord amb el previst a la normativa de comercialització.***

Valoració : s'accepta parcialment

Justificació :

Pel que fa a la terminologia "morralla", estem d'acord en la seva supressió si es considera que no és utilitzada per aquesta pràctica.

Pel que fa a suprimir el límit màxim de 3kg/persona i dia del peix lliurat pel consum personal, som partidaris del seu manteniment atès que encara no està aprovada una



normativa de comercialització amb aquest detall i la referència exacta al pes dóna més seguretat jurídica alhora de la seva aplicació en el marc de la taxa portuària.

Per això proposem un redactat alternatiu en el sentit següent: "(...) seu consum personal, amb el límit màxim de 3 quilograms per persona i dia o bé el que s'estableixi a la normativa de comercialització.

e) Article 177.1.c

1. La base imposable de la taxa és el valor dels productes de la pesca. Aquest valor es determina de la següent manera:

a) El que s'obtingui per la venda dels productes de la pesca mitjançant la seva subhasta a les llotges o en centres o establiments autoritzats per la Comunitat Autònoma, ubicats en les infraestructures portuàries de competència de la Generalitat.

b) Si els productes de la pesca no fossin venuts mitjançant subhasta, s'ha de determinar amb el valor mig obtingut en les subhastes de la mateixa espècie realitzades el dia o, en el seu defecte i, successivament, en la setmana o el mes anterior.

c) En els altres casos, s'ha de determinar tenint en compte les condicions habituals del mercat.

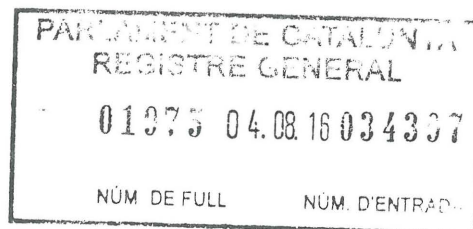
Comentaris:

Atenent al que estableix l'article 173.3, que l'extracció de corall està subjecta a la taxa de pesca fresca TA4, i tenint en compte que la comercialització d'aquest producte no es realitza per la llotja, sinó per un circuit europeu concentrat, queda indeterminada l'aplicació d'aquesta taxa per al corall al no poder determinar quina és la base imposable. Proposem la publicació d'un preu de referència anual a efectes de calcular la taxa.

Esmena proposada per la DGPAM :

*c) En els altres casos, s'ha de determinar tenint en compte les condicions habituals del mercat. **A aquests efectes es publicarà el preu de referència anual del corall.***

Valoració : s'accepta parcialment



Justificació :

Estem d'acord en què es publiqui el preu de referència anual del corall però entenem que cal especificar qui ho farà.

En aquest sentit, proposem afegir a la esmena "per part de l'administració pesquera".

f) Article 177.2.a

2. El tipus de gravamen de la taxa, de caràcter no acumulatiu, és:

a) Del 0,5 %, si els productes de la pesca descarregada no són venuts per qualsevol causa i tornen a ser carregats al vaixell.

Comentaris:

La normativa europea de control i la normativa de comercialització no preveuen la càrrega de producte un cop descarregat al vaixell per posteriors comercialitzacions.

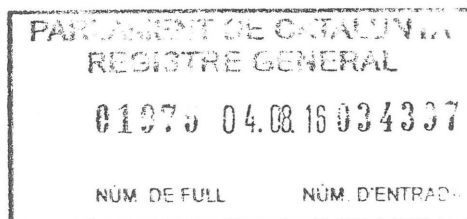
Esmena proposada per la DGPAM :

Eliminar aquest apartat.

Valoració : s'accepta

Justificació :

Estem d'acord en suprimir aquest apartat



VALORACIÓ DE LES ESMENES I COMENTARIS DE LA DIRECCIO GENERAL DE LA POLICIA AMB RELACIÓ A L'AVANTPROJECTE DE LLEI DE PORTS I DE DE TRANSPORT EN AIGÜES MARÍTIMES I CONTINENTALS

Esmena proposada per la DGP

A diferència del que s'estableix en Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, en aquest Avantprojecte no preveu l'ocupació i ús d'espais de domini públic portuari per òrgans o entitats de qualsevol Administració Pública per al compliment de les finalitats de la seva competència, els quals únicament podran ser autoritzats per usos o activitats que, per la seva relació directa amb l'activitat portuària, s'hagin de desenvolupar necessàriament dins d'aquest espai i, per tant, no es fa cap referència a la necessitat de reservar part del domini públic portuari als espais necessaris per al desenvolupament de les competències que la Policia de la Generalitat – Mossos d'Esquadra té atribuïdes en la zona portuària.

En conseqüència, es podria valorar la necessitat d'afegir la reserva d'espais dins del domini públic destinat a les instal·lacions que siguin necessàries per al desenvolupament de les funcions que té atribuïdes la PG-ME dins de les zones portuàries regulades en aquesta Llei.

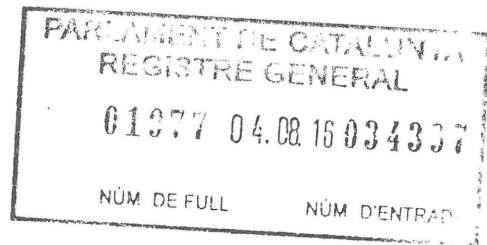
Valoració : s'accepta, i s'afegeix un nou segon paràgraf a la disposició addicional novena de la llei amb el text següent :

Novena. Seguretat pública

La policia de la Generalitat – Mossos d'Esquadra exerceix en les infraestructures del sistema portuari les seves funcions de policia integral, incloses la protecció i la custòdia d'aquestes.

En aquells casos que resulti necessari, s'han d'habilitar els espais a la zona de servei portuari per ubicar les instal·lacions que siguin necessàries per al desenvolupament d'aquestes funcions de policia integral.

També hi col·laboraran les policies locals d'acord amb el que preveu la legislació en matèria de policia local.



VALORACIÓ DE LES ESMENES I COMENTARIS DE LA DIRECCIO GENERAL DE PROTECCIÓ CIVIL AMB RELACIÓ A L'AVANTPROJECTE DE LLEI DE PORTS I DE TRANSPORT EN AIGÜES MARÍTIMES I CONTINENTALS

a) article 10.2 a

Comentari de la DGPC :

L'article 10.2 a, disposa que els usos admissibles en la zona de servei portuària poden ser bàsics i complementaris, i que els usos portuaris bàsics es classifiquen en funció de la vinculació al destí propi de cada port en "comercials, nàutico-esportius, pesquers, industrials i **logístics**".

Atès que des de la normativa sectorial de protecció civil s'ha adoptat la classificació dels ports per raó del seu ús, es planteja si aquesta classificació dels ports "logístics", es tractaria sempre de ports d'interès general (i quedarien inclosos per aquesta categoria a la necessitat d'elaborar un pla d'autoprotecció); o en cas de no ser així, dins de quina altra classificació podria considerar-se inclosos als efectes d'establir la necessitat que elaborin un pla d'autoprotecció?

Tot això sens perjudici de l'actualització que correspongui efectuar de l'apartat A c 7 de l'Annex I del Decret 30/2015, de 3 de març, on s'estableix com a activitat catalogada "els ports d'interès general, i els ports comercials, industrials, pesquers i esportius que no siguin d'interès general", d'acord amb la qual ara es plantejaria si quedarien fora de la normativa dels plans d'autoprotecció aquests ports d'ús logístic.

Valoració : el terme "logístics" recollit en aquest article especifica un ús del port, que es pot considerar incardinat en la categoria de port comercial, en l'àmbit dels quals es desenvolupen aquests usos logístics.

Per tant entenem que no comporta la necessitat de modificar la normativa sectorial de protecció civil.

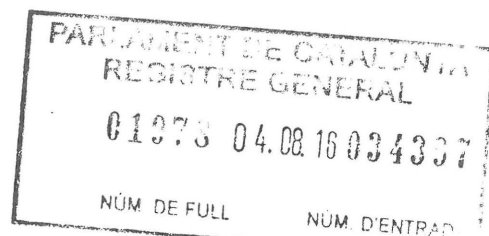
b) article 16.3 h

Esmena de la DGPC :

L'article 16.3 h disposa que correspon a Ports de la Generalitat, entre d'altres, "la formulació de plans d'emergència dels ports, conjuntament amb els municipis i de conformitat amb la normativa sectorial aplicable."

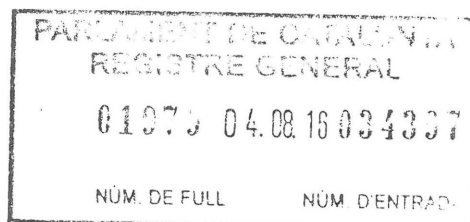


Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
**Direcció General
de Transports i Mobilitat**



Per tal d'adaptar el redactat a la normativa de protecció civil, i tenint en compte que els municipis participen en els plans d'interès per a la protecció civil de Catalunya mitjançant l'informe d'al·legacions municipals, es recomana redactar aquest article 16.3 h de la manera següent: *"la formulació dels plans d'autoprotecció dels ports"*.

Valoració : s'accepta



VALORACIÓ DE LES PROPOSTES FORMULADES PEL CONSELL ASSESSOR DE PORTS DE LA GENERALITAT AMB RELACIÓ A L'AVANTPROJECTE DE LLEI DE PORTS I DE TRANSPORT EN AIGÜES MARÍTIMES I CONTINENTALS

El Consell Assessor de Ports de la Generalitat en la seva reunió del 3 de maig de 2016 informa l'avantprojecte de Llei de ports i de transport marítim en els termes següents :

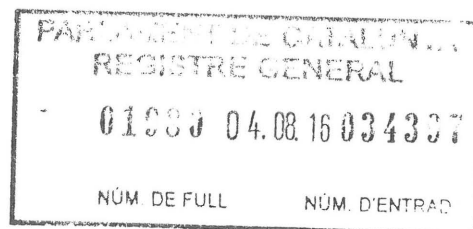
El president informa al Consell Assessor sobre l'estat de tramitació de l'avantprojecte de Llei, que s'ha dut a terme la informació pública i institucional, i s'ha valorat i comunicat el seu resultat, tot incorporant en el text les al·legacions que han estat acceptades, així com les consideracions derivades dels informes preceptius. En aquest sentit, recorda que s'ha tramès a tots els membres del Consell Assessor la última versió disponible del text de l'avantprojecte de Llei per a sotmetre-ho a la consideració d'aquest òrgan col·legiat.

A continuació, el president cedeix la paraula al senyor Lluís Angosto, responsable d'Estudi i Anàlisi Jurídica de la DGTM, qui procedeix a exposar els trets principals que caracteritzen el contingut de l'avantprojecte de Llei. En aquest sentit, es detallen els objectius de la Llei, les novetats en matèria de planificació del sistema portuari, d'ordenació portuària dins de la zona de servei i d'organització administrativa portuària, així com les qüestions d'interès relatives al règim jurídic d'utilització del domini públic portuari, de la regulació ambiental, dels serveis portuaris i del règim econòmic financer. En darrer terme es destaquen els aspectes relatius al transport marítim i fluvial, el règim de policia i sancionador, i les disposicions addicionals i finals de l'avantprojecte de Llei.

A continuació el president obre un torn de paraules per a que s'exposin les observacions i consideracions pertinents per part dels membres del Consell Assessor.

Pren la paraula el senyor Francisco Javier Valencia, Capità Marítim, qui efectua una sèrie de suggerències al text de l'avantprojecte de Llei: en l'article 10.1 relatiu a la zona de servei portuària, convindria contemplar que la seva concreció es determinarà mitjançant reglament; en la lletra b) de l'article 228 relatiu a la negativa a l'entrada i a la prestació de serveis i activitats, s'hauria d'incloure com a supòsit també a instància de l'autoritat marítima; i en darrer terme, cal revisar algunes referències a la capitania marítima.

El senyor Juan Pérez, representant de CCOO, exposa que s'ha analitzat l'avantprojecte i no poden donar-li suport en base, principalment, a les dues qüestions següents: en l'àmbit del sector pesquer no està contemplada la subrogació



del personal quan es produeix la extinció dels títols d'explotació de les llotges i, per altra part, no es contempla la possibilitat de residir en un vaixell dins dels port quan pot resultar necessari fer-ho per circumstàncies derivades de la crisi econòmica.

El senyor Tomàs Gallart, president de l'ACPET, intervé per exposar les consideracions següents: en relació a la nàutica popular, no es defineix el que és i seria d'interès la seva concreció; i pel que fa al cànon d'activitat, s'hauria de millorar el seu redactat atès que considera que si s'assoleix el 10% fa inviable l'explotació concessionada.

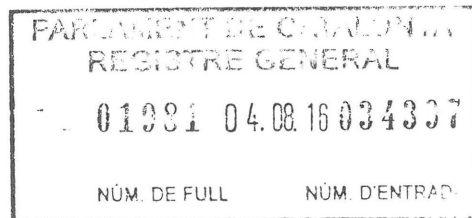
En aquest aspecte, la gerent intervé per puntualitzar que el percentatge del cànon d'activitat és fins a un màxim del 10% i a ofertar per part del licitador.

A continuació intervé el senyor Eusebi Esgleas, president de la Federació Nacional Catalana de Confraries de Pescadors, per a exposar que és d'interès el reconeixement de la preferència i del mèrit a favor de les Confraries de Pescadors per a la gestió i ús de les instal·lacions que afecten a l'àmbit pesquer, especialment de les llotges pesqueres, en els termes que contempla actualment la llei catalana de les Confraries de Pescadors. Manifesta que aquesta qüestió és de gran transcendència pel sector pesquer.

En darrer terme intervé el senyor Xavier Ribera, representant de la Cambra de Comerç de Palamós, en nom del senyor Jordi Gálvez, representant de l'AEPAC, qui li ha delegat la seva intervenció en aquest punt de l'ordre del dia. En aquest sentit, respecte al previst en l'article 233 d) de l'avantprojecte, relatiu als responsables d'infraccions en matèria portuària, considera que els consignataris no haurien de ser responsables amb caràcter solidari, en tot cas, subsidiàriament.

Considerant les diferents aportacions i observacions exposades, el president manifesta que es valoraran i que s'incorporaran, si s'escau, aquelles qüestions indicades de millora tècnica i les qüestions més substancials o específiques es consultaran al departament competent per raó de la matèria. Així mateix, fa palès que hi ha aportacions que seran de difícil encaix tenint en compte les directrius europees d'obligat compliment, especialment en matèria de contractació pública.

Atès tot l'exposat i amb la reserva de vot efectuada pel representant de CCOO, a proposta del president, el Consell Assessor INFORMA FAVORABLEMENT l'Avantprojecte de Llei de ports i de transport marítim, amb una sèrie d'observacions i aportacions que es sotmetran a la consideració i valoració del Departament de Territori i Sostenibilitat i a les consultes pertinents amb altres departaments competents per raó de la matèria, a efectes de prosseguir amb el seu impuls i tramitació corresponent.



Valoració de les observacions / esmenes formulades

a) Capitania marítima

- Article 10. La zona de servei portuària (s'accepta)

1. Els ports i les instal·lacions marítimes menors disposaran d'una zona de servei formada per les superfícies de terra i aigua necessàries per al desenvolupament de les operacions portuàries, els espais de reserva que garanteixin la possibilitat de desenvolupament de l'activitat portuària i aquells que puguin destinar-se a usos portuaris complementaris. Les superfícies d'aigua incloses dins la zona de servei són tant les aigües portuàries interiors protegides o delimitades per instruments de senyalització, les exteriors immediatament adjacents a les obres d'abric i de bocana i aquelles necessàries per fer les operacions d'aproximació al port i de fondeig, **en els termes que es determinin reglamentàriament** .

- Article 228. Negativa a l'entrada i a la prestació de serveis i activitats s'accepta)

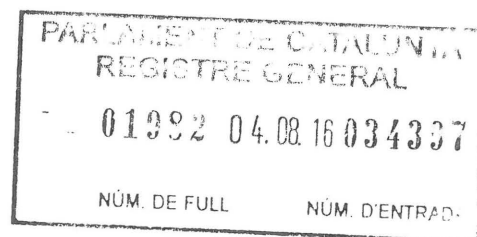
1. Els responsables de la gestió d'una infraestructura portuària queden facultats per denegar l'entrada, la prestació de serveis portuaris o la realització d' activitats econòmiques, en els següents supòsits:

- a) Per absència de sol·licitud formalitzada d'acord amb els requisits que estableixi la legislació vigent.
- b) Quan l'entrada, prestació de serveis o realització d'activitats econòmiques pugui posar en perill la seguretat de la instal·lació, dels usuaris o d'altres embarcacions.
- c) Per manca de la preceptiva assegurança de responsabilitat civil que respongui dels danys i perjudicis que es pugui ocasionar a altres vaixells o usuaris, o a qualsevol element de la zona de servei portuària.
- d) En el supòsit de vaixells abanderats en països en els quals no s'exigeixi l'assegurança obligatòria, es podrà sol·licitar que dipositin una quantitat suficient per respondre dels danys i perjudicis que puguin ocasionar durant el període d'escala.

e) Quan així resulti procedent d'acord amb les indicacions formulades per l'Autoritat marítima.

- Revisar referències a l'Administració portuària / marítima

S'ha revisat tot el text de l'avantprojecte en el sentit indicat



b) Comissions obreres (CCOO)

Les propostes plantejades no es poden acceptar :

- la relativa a la subrogació del personal en el cas de l'extinció dels títols d'explotació de les llotges perquè la llei de ports no és l'instrument jurídic que ha de preveure aquesta qüestió vinculada amb el sector de la pesca.

- I la relativa a la residència en un vaixell perquè l'estada de les tripulacions ja es troba regulada adequadament per l'avantprojecte de llei en el seu article 101.7.

c) ACPET

Les propostes plantejades no es poden acceptar perquè ja van ser objecte de valoració en el tràmit d'informació pública quan van ser plantejades per aquesta entitat.

d) Federació Nacional Catalana de Confraries de Pescadors

La qüestió plantejada respecte les llotges pesqueres ha estat incorporada a l'avantprojecte d'acord amb la proposta formulada per la DGPAM.

e) AEPAC

S'ha acceptat parcialment la proposta formulada en relació a l'article 233.d) de l'avantprojecte en el sentit de modificar el règim de responsabilitat de les empreses consignatàries, pel que fa les infraccions relacionades amb les embarcacions.