

## Artículo 2. *Plantillas orgánicas.*

La plantilla orgánica inicial de secretarios judiciales y de los miembros de los Cuerpos de Gestión Procesal y Administrativa, de Tramitación Procesal y de Auxilio Judicial de los nuevos órganos judiciales será la que tengan en el momento de la efectividad de la separación.

Disposición adicional única. *Modificación de anexos.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 21.3 de la Ley 38/1988, de 28 de diciembre, de Demarcación y de Planta Judicial, su anexo VI queda modificado en la forma en que se expresa en el anexo de este real decreto.

Disposición final primera. *Habilitación.*

Se faculta al Ministro de Justicia para adoptar en el ámbito de su competencia cuantas medidas exija la ejecución de este real decreto.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, a 12 de marzo de 2004.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Justicia,  
JOSÉ MARÍA MICHAVILA NÚÑEZ

## ANEXO

### «ANEXO VI

#### Juzgados de Primera Instancia e Instrucción

Provincia	Partido Judicial número	Primera Instancia	Instrucción	Primera Instancia e Instrucción
Madrid.	1	—	—	1
	2	—	—	5 Servidos por magistrados.
	3	—	—	3
	4	—	—	7 Servidos por magistrados.
	5	—	—	7 Servidos por magistrados.
	6	6	4	—
	7	—	—	3
	8	—	—	3
	9	—	—	7 Servidos por magistrados.
	10	—	—	6 Servidos por magistrados.
	11	76	50	—
	12	—	—	7 Servidos por magistrados.
	13	—	—	5 Servidos por magistrados.
	14	—	—	4 Servidos por magistrados.
	15	—	—	6 Servidos por magistrados.
	16	—	—	5 Servidos por magistrados.
	17	—	—	5 Servidos por magistrados.
	18	5	4	—
	19	—	—	4 Servidos por magistrados.
	20	—	—	3
	21	—	—	4
Total .....				230»

## MINISTERIO DE FOMENTO

**5743** *ORDEN FOM/818/2004, de 24 de marzo, de definición de conceptos, condiciones, escalas y criterios para la aplicación de las tasas portuarias y sus bonificaciones, de acuerdo con lo previsto en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.*

La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, ha efectuado una completa redefinición de las prestaciones exigidas por el uso y aprovechamiento del dominio portuario, incrementándose el número de las mismas que tienen la consideración de

tasas y que, por tanto, se encuentran sujetas a la reserva de Ley proclamada por el artículo 31.3 de la Constitución Española.

No obstante, la Ley también ha sido consciente del entorno competitivo internacional en el que desarrollan su actuación los puertos españoles. Esta competencia intensa exige que las Autoridades Portuarias puedan actuar como promotoras de estrategias globales tendentes a establecer y profundizar en las ventajas competitivas de los puertos atribuidas a su gestión. Por ello, la reserva de ley vigente en el ámbito tributario debe también compatibilizarse, en la medida de lo posible, con alguna flexibilidad en la aplicación por parte de las Autoridades Portuarias, de las tasas y, en particular, de las bonificaciones que resulten aplicables, respetando los criterios, condiciones y escalas que se determinen reglamentariamente, en función de los elementos esenciales establecidos en la Ley.

El objetivo anterior se ha logrado mediante la creación de un sistema normativo y aplicativo que se estructura

en tres niveles. En el primero de ellos se sitúa la propia Ley, que contiene la determinación de todos los elementos esenciales de los tributos que regula. No obstante, en algunos casos, fija dichos elementos esenciales con cierta amplitud, de manera que se limita a señalar los que conforman la base imponible o los criterios que deben tenerse en cuenta a la hora de conceder determinados beneficios fiscales, imponiéndoles determinados límites.

La configuración anterior, como es lógico, impone la necesidad de que la Ley remita a una orden ministerial la concreción final de los elementos donde los criterios legales son más abiertos. Éste es el segundo nivel de regulación, objeto propio de la norma que ahora se aprueba.

Por último, todavía queda un tercer nivel, en la dinámica aplicativa de la ley, que es el protagonizado por las Autoridades Portuarias. Así también, la presente Orden contiene una regulación completa de aquellos aspectos cuyo desarrollo le es encomendado por la Ley. Esta misma norma atribuye, además, algunas competencias a las Autoridades Portuarias, como la de aprobar el coeficiente corrector aplicable a determinadas tasas. Ahora bien, este nivel último de concreción debe realizarse, en todo caso, dentro de los márgenes que brinda la Ley y en función de los parámetros determinados en la misma.

Partiendo de lo anterior, la presente Orden consta de 11 artículos, relativos a aquellas materias cuyo desarrollo ha sido atribuido por la Ley, de forma expresa, a este tipo de norma. Asimismo, contiene una disposición final relativa a su entrada en vigor.

Los seis primeros artículos contienen el desarrollo de diferentes aspectos de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario. Así, el artículo 1 se ocupa de la fijación de los criterios para el cálculo del valor de las obras e instalaciones y de su depreciación en dicha tasa, constituyendo el desarrollo del artículo 19.3.c) de la Ley. Por lo que se refiere al valor de las obras e instalaciones, se establece una regla general de fijación de aquél mediante tasación. No obstante, dicha tasación se realizará con dos criterios. El primero comprende los bienes construidos por la propia Autoridad Portuaria y con una antigüedad de hasta cinco años. En tales casos, la proximidad en el tiempo de la finalización de la construcción, unida a su realización por la Autoridad Portuaria, permite acudir a su coste de construcción. El segundo alude a todos los demás supuestos, donde deberá acudirse a la tasación pericial.

La depreciación del bien se calcula, como es lógico, en función de su valor y de su vida útil. Dicha depreciación reduce la valoración obtenida con arreglo a los criterios anteriores.

El artículo 2 está dedicado a las condiciones, escalas y criterios para la aplicación de la bonificación regulada en el artículo 19.9.a) de la Ley, que se concede por inversiones de los sujetos pasivos en obras de relleno, consolidación o mejora de los terrenos. La norma distingue entre obras de relleno y obras de consolidación o mejora de terrenos insuficientemente consolidados o deficientes. En el primer caso, la bonificación se calcula en función de la altura del relleno, valor del terreno, tipo de gravamen anual y de los años de concesión. En el segundo caso, el beneficio fiscal depende de la inversión realizada, el valor del terreno, el tipo de gravamen anual y los años de concesión. En ambos supuestos, la bonificación tiene, como límite, el 50 por 100 de la cuota de la tasa.

El artículo 3 se ocupa de las condiciones, escalas y criterios para la aplicación de la bonificación, prevista en el artículo 19.9.b) de la Ley, por inversiones de los sujetos pasivos cuando la concesión consista en la urba-

nización y comercialización de zonas de almacenaje y de actividades logísticas. Dicha bonificación se cuantifica mediante una escala, regulada por esta Orden, en función de la relación existente entre la inversión realizada en obras de urbanización y el valor de los terrenos.

El artículo 4 de la Orden concreta tres aspectos relacionados con la bonificación aplicable a las Corporaciones de Derecho Público. En primer lugar establece qué se entiende y cómo se acredita su condición. Así, se incluyen, expresamente, a los Colegios Profesionales, las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación, su Consejo Superior y las Cofradías de Pescadores. También se permite disfrutar de esta bonificación a cualquier otra Corporación de Derecho Público que acredite dicha condición con arreglo a sus normas reguladoras.

En segundo lugar, se precisa cuándo se entiende que la actividad de estas Corporaciones está directamente vinculada con la actividad portuaria. La misma concurre siempre que así se consigne en la normativa de constitución del Ente en cuestión o cuando, a pesar de faltar dicha mención, su objeto presente una relación directa con aquélla.

Por último, también se señala que la bonificación no se aplica a aquellos terrenos destinados al desarrollo de una actividad económica ajena al objeto o finalidad propia de este tipo de Corporaciones. En caso de afectación parcial, la bonificación se aplicará sólo a los destinados a esta finalidad.

El artículo 5 de la Orden concreta la aplicación de las bonificaciones por implantación de sistemas de gestión y auditoría ambientales, que se cuantifican en función de las medidas de protección ambiental establecidas y de las inversiones realizadas. De acuerdo con estas ideas, se prevén tres tipos de bonificaciones, todas incompatibles entre sí en un mismo período de tiempo. La primera, aplicable desde la entrada en vigor de la Ley y de manera indefinida, se vincula a la obtención de una adhesión registrada a un Sistema Comunitario de Gestión y Auditoría Ambientales. La segunda, sólo resultará aplicable hasta 2006 incluido, es incompatible con la anterior, y se concederá a aquellos sujetos pasivos que, cumpliendo algunos requisitos adicionales, dispongan de un Sistema de Gestión Medioambiental basado en UNE-EN-ISO 14001. Por último, una tercera, sólo aplicable desde 2007 y alternativa a la primera, se vincula al cumplimiento de unas normas de buenas prácticas ambientales en puertos, que serán aprobadas por el Ministerio de Fomento.

Para finalizar con el desarrollo del artículo 19 de la Ley, el artículo 6 de la Orden se ocupa de precisar cómo se concederán las acreditaciones a las entidades de certificación, al objeto de aplicar la bonificación en esta tasa dirigida a incrementar la calidad en la prestación de los servicios. Así, se establece un sistema definitivo y otro transitorio. El primero consiste en atribuir a la Entidad Nacional de Acreditación las acreditaciones a las entidades de certificación. No obstante, dicho régimen sólo podrá ponerse en práctica, como señala el propio precepto, una vez que estén disponibles los manuales de servicio previstos en la Ley. Hasta entonces regirá un sistema provisional, de forma que será Puertos del Estado quien pueda otorgar autorizaciones a las entidades de certificación.

El artículo 7 de la Orden está dedicado a la tasa del buque, introduciendo las determinaciones necesarias para la aplicación de los coeficientes reductores, en función del número de escalas, previstos en el artículo 21.6 de la Ley. En primer lugar, define el concepto de «servicio a un determinado tipo de tráfico», como aquel que une un puerto con otros con una frecuencia definida, transportando un determinado tipo de mercancía, elemento de transporte o unidad de carga. En segundo lugar, se

atribuye a las Autoridades Portuarias la competencia para llevar a cabo, previa solicitud del sujeto pasivo, la calificación de prestación de servicio a un determinado tipo de tráfico, así como para revisar dichas calificaciones como resultado de sus labores de inspección. Se indica también la forma y plazo de acreditación de pertenencia de un buque a una agrupación de empresas navieras con acuerdos de explotación compartida. Por último, se regulan los plazos y el procedimiento necesario para obtener dicha calificación.

Los artículos 8 a 10 contienen la concreción de los criterios necesarios para la aplicación de las bonificaciones comunes en las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias reguladas en el artículo 27 de la Ley.

En primer lugar, el artículo 8 se ocupa de las condiciones para la aplicación de la bonificación dirigida a potenciar el papel de España como plataforma crucerista y logística a nivel internacional (artículo 27.1 de la Ley). Por lo que se refiere a su aplicación a los buques de crucero turístico, este precepto formula las definiciones de puerto base de cruceros para una escala determinada, y de compañía de cruceros. Tratándose de la tasa a la mercancía, la Orden contiene dos escalas, que establecen las bonificaciones máximas en función del tipo de tráfico y del volumen aportado superior a un mínimo, según se trate de mercancías en tránsito marítimo internacional o con origen o destino vía terrestre en un país o a otros países de la Unión Europea.

El artículo 9 contiene la escala conforme a la cual las Autoridades Portuarias aplicarán la bonificación dirigida a potenciar la captación y consolidación de tráficos en cada puerto en los convenios suscritos para tráficos relevantes (artículo 27.3 de la Ley). Dicha escala establece unos porcentajes máximos de bonificación en función del volumen de tráfico aportado y de su evolución.

El artículo 10 regula la acreditación del cumplimiento de mejores prácticas medioambientales en buques a efectos de bonificaciones de la tasa del buque.

Por último, el artículo 11 regula el sistema de acreditaciones, a efectos de aplicar la bonificación dirigida a incrementar la calidad en la prestación de los servicios al buque, de manera análoga a como se hace en la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.

En uso de las atribuciones conferidas en los artículos 19, 21 y 27 y disposición final cuarta de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, y de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

**Artículo 1. Criterios para el cálculo del valor de las obras e instalaciones y de su depreciación en la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.**

1. El valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones, incluidas la urbanización interna y la pavimentación, deberá establecerse con arreglo a criterios de mercado referidos al momento de otorgamiento de la concesión o autorización.

2. Las valoraciones se determinarán por las Autoridades Portuarias, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Si se trata de un bien construido a cargo de la Autoridad Portuaria y desde la fecha de recepción del mismo no han transcurrido más de cinco años, deberá considerarse como valor del bien el coste de construcción. Éste incluirá todos los gastos que deban de ser objeto de capitalización a efectos de determinar el precio de adquisición del bien de acuerdo con la normativa contable.

b) En los demás casos, el valor del bien se determinará mediante tasación realizada, a criterio de la Autoridad Portuaria, por sus servicios técnicos o por una sociedad de tasación inscrita en el Registro de Sociedades de tasación del Banco de España, salvo cuando se trate de bienes cuyo valor pueda exceder de 3.000.000 de euros, en cuyo caso deberá determinarse por una sociedad de tasación. En ambos casos, se tomarán en consideración, entre otros factores, el uso a que se destinan los bienes, estado de conservación y posible obsolescencia.

A los efectos del otorgamiento de nuevas concesiones o autorizaciones, estas valoraciones tendrán una vigencia de cinco años, salvo cuando los bienes hayan sufrido, a juicio de la Autoridad Portuaria previa solicitud del interesado, desde la última valoración, una alteración en su valor de mercado, por desgaste u obsolescencia.

3. La depreciación anual será el resultado de dividir el valor del bien por su vida útil, y será constante. En el caso del apartado 2.a), la vida útil se determinará aplicando las tablas de vidas útiles vigentes para los activos integrantes del inmovilizado material de los organismos públicos portuarios. En el caso del apartado 2.b), la vida útil será la que determine la tasación.

4. El valor del bien, a efectos de esta tasa, será cero una vez finalizada la vida útil asignada al mismo. En caso de prórroga de la concesión o autorización, se procederá a una nueva tasación de las obras e instalaciones de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2.b) anterior.

**Artículo 2. Condiciones, escalas y criterios para la aplicación de la bonificación por inversiones de los sujetos pasivos en obras de relleno, consolidación o mejora de terrenos en la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.**

1. Cuando el proyecto básico de una concesión incluya la realización de inversiones en obras de relleno a cargo del concesionario, la bonificación prevista en el artículo 19.9.a) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, se cuantificará en función de la altura media de relleno hasta una cota de un metro por encima de la pleamar viva equinoccial, el coste medio del relleno, el valor de la superficie objeto de relleno, el tipo de gravamen anual y los años de concesión, con arreglo a la siguiente fórmula:

$$b = k \times \frac{Cr \times 10000 \times h}{Vt \times t \times n} \quad b \leq 50$$

donde:

b = Bonificación (%), aplicable en el momento de finalización de las obras.

Cr = Coste medio del relleno establecido por la Autoridad Portuaria (€/m<sup>3</sup>).

h = Altura media del relleno hasta un metro por encima de la pleamar viva equinoccial (m).

Vt = Valor de la superficie que vaya a ser objeto de relleno, a efectos de la concesión de dominio público (€/m<sup>2</sup>).

t = Tipo de gravamen anual (%).

n = Plazo restante de la concesión en el momento de finalización de las obras

k = 1,15 para n ≤ 10 años; 1,10 para n > 10 años.

2. La bonificación prevista en el artículo 19.9.a) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, también se aplicará a las concesiones



cuyos proyectos básicos incluyan la realización por el concesionario de inversiones en obras de consolidación o mejora de terrenos insuficientemente consolidados o deficientes.

La bonificación se establecerá en función de la inversión realizada para consolidar el relleno y obtener una explanada aceptable E1 o buena E2 en un relleno consolidado, de acuerdo con las Recomendaciones ROM 4.1-94, «Proyecto y construcción de pavimentos portuarios» o, en su caso, para adecuar el terreno al uso objeto de la concesión; el valor de la superficie objeto de consolidación o mejora; la inversión unitaria en obras de consolidación o mejora de terrenos; el tipo de gravamen anual y los años de concesión, con arreglo a la siguiente fórmula:

$$b = k \times \frac{10000 \times I_c}{V_t \times t \times n} \quad b \leq 50$$

donde:

b = Bonificación (%), aplicable en el momento de finalización de las obras.

I<sub>c</sub> = Inversión unitaria en obras de consolidación o mejora de terrenos establecida por la Autoridad Portuaria (€/m<sup>2</sup>).

V<sub>t</sub> = Valor de la superficie de terreno que vaya a ser objeto de consolidación o mejora, a efectos de la concesión de dominio público (€/m<sup>2</sup>).

t = Tipo de gravamen anual (%).

n = Plazo restante de la concesión en el momento de finalización de las obras.

k = 1,15 para n ≤ 10 años; 1,10 para n > 10 años.

3. A efectos de aplicación de las fórmulas contenidas en los apartados anteriores, el valor V<sub>t</sub> será el determinado con arreglo a las previsiones del artículo 19.3 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

4. Las bonificaciones de los apartados 1 y 2 son compatibles entre sí y se establecerán por la Autoridad Portuaria en el título de otorgamiento de la concesión para todo el plazo inicial de la misma, sin que la suma de ambas pueda superar el 50 por 100 de la cuota de la tasa. Las bonificaciones concedidas no serán de aplicación en las prórrogas que, en su caso, pudieran otorgarse, sin perjuicio de las nuevas bonificaciones que, eventualmente, pudieran establecerse por nuevas inversiones en estos mismos conceptos para las concesiones prorrogadas.

5. Las bonificaciones se establecerán en porcentaje, redondeando el coeficiente b a la primera cifra decimal, una vez sumados los coeficientes obtenidos en los apartados 1 y 2.

6. Cuando se realice una nueva valoración de terrenos que afecte a concesiones existentes a la entrada en vigor de la Ley y en las que se hubieran realizado obras de relleno, consolidación o mejora de terrenos a cargo del concesionario, se establecerá la bonificación teniendo en consideración los parámetros indicados en el artículo 19.9.a) de la Ley, de forma que se consiga la máxima equivalencia, entre el valor de las superficies en concesión, determinado por la nueva valoración según el artículo 19.3 de la Ley y el valor correspondiente a dichas superficies, vigente en el momento de la nueva valoración de terrenos. En ningún caso, dicha bonificación será superior al 50 por 100.

7. El Director de la Autoridad Portuaria emitirá un informe en el que, teniendo en cuenta los proyectos de relleno y/o consolidación y mejora, se haga constar, según proceda, el coste medio del relleno Cr (€/m<sup>3</sup>) y la inversión unitaria en obras de consolidación o mejora

de terrenos I<sub>c</sub> (€/m<sup>2</sup>), así como la adecuación de la misma a los resultados a alcanzar.

**Artículo 3. Condiciones, escalas y criterios para la aplicación de la bonificación por inversiones de los sujetos pasivos en obras de urbanización y comercialización en la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.**

1. Cuando el objeto de la concesión consista en la urbanización y comercialización de zonas de almacenaje y de actividades logísticas, se establecerá una bonificación a la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario, que será aplicable a cada fase de urbanización establecida en el título concesional mientras no esté finalizada según el programa establecido en el propio título.

La bonificación en cada fase, teniendo en cuenta la inversión realizada y atendiendo al tipo y costes de la obra, se establecerá en función de la relación entre la inversión y el valor del terreno según la siguiente escala:

$i = 100 \frac{I_u}{V_t} k$	Bonificación (%)
10 > i ≥ 0	0
20 > i ≥ 10	20
30 > i ≥ 20	25
40 > i ≥ 30	30
50 > i ≥ 40	35
i ≥ 50	40

donde:

I<sub>u</sub> = Inversión unitaria en obras de urbanización establecida por la Autoridad Portuaria, asociada a una determinada fase (€/m<sup>2</sup>).

V<sub>t</sub> = Valor del terreno en el momento de otorgamiento de la concesión (€/m<sup>2</sup>).

i = Relación entre la inversión en obras de urbanización y el valor de los terrenos (%).

k = 1,00 para obras de urbanización parciales; 1,20 para obras de urbanización completas, es decir, aquéllas susceptibles de ser puestas en servicio en su totalidad.

2. El Director de la Autoridad Portuaria emitirá un informe en el que, teniendo en cuenta el proyecto de urbanización presentado por el concesionario, se haga constar el valor I<sub>u</sub> de la inversión unitaria en obras de urbanización para cada fase contemplada en el título concesional.

3. La bonificación se establecerá por la Autoridad Portuaria en el título de otorgamiento de la concesión, en el que se hará constar el valor de la bonificación correspondiente a cada fase en que sea de aplicación.

**Artículo 4. Condiciones para la aplicación de la bonificación a las Corporaciones de Derecho Público en la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.**

1. La aplicación de la bonificación prevista en el artículo 19.9.d) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, se realizará a favor de:

a) Los Colegios Profesionales creados al amparo de la Ley 2/1974, de 13 de febrero, reguladora de los Colegios Profesionales y los creados con arreglo a la normativa autonómica.

b) Las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación, así como el Consejo Superior de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación.

c) Las Cofradías de Pescadores.

d) Cualquier otra Corporación de Derecho Público que acredite dicha condición con arreglo a sus normas reguladoras.

2. Se considera que una Corporación de Derecho Público tiene una actividad directamente vinculada con la portuaria, cuando la misma se consigne en su respectiva norma de constitución o cuando su finalidad corporativa presente una relación directa con la actividad portuaria.

3. La bonificación no será aplicable respecto de los terrenos destinados a la realización de actividades económicas distintas de las que constituyan su finalidad específica. En caso de que los terrenos estén destinados sólo parcialmente a la finalidad corporativa, la bonificación se aplicará únicamente a la parte efectivamente destinada a esta finalidad, a cuyo efecto deberá suscribirse acta y plano en el que se determine la superficie destinada a su finalidad específica.

**Artículo 5. Condiciones y criterios para la aplicación de las bonificaciones por implantación de sistemas de gestión y auditoría ambientales en la tasa por ocupación del dominio público portuario en régimen de concesión.**

1. El concesionario que acredite, en cualquier momento de vigencia de la concesión, la implantación de sistemas de gestión y auditoría ambientales, debidamente homologados, tendrá derecho, de conformidad con el artículo 19.9.f) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, a la aplicación de una bonificación, en los términos y condiciones previstos en el presente artículo, atendiendo a las medidas de protección ambiental establecidas y a las inversiones realizadas.

2. Cuando el concesionario de una terminal de manipulación de mercancías disponga de adhesión registrada a un Sistema Comunitario de Gestión y Auditorías Ambientales (EMAS), certificado por un verificador ambiental acreditado según las condiciones y los procedimientos establecidos en el artículo 4 del Reglamento (CE) número 761/2001 del Parlamento europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, por el que se permite que las organizaciones se adhieran, con carácter voluntario, a un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales EMAS, y cuyo alcance comprenda todos aquellos servicios relacionados con la manipulación y transporte, por cualquier medio, de la mercancía manipulada o transportada en la terminal, de acuerdo con su objeto concesional, se le aplicará una bonificación calculada con arreglo a la siguiente fórmula:

$$b = \frac{100}{Toc} \times [(12.500 - s) \times f + 0,7 \times Am] \times pb \leq 10$$

donde:

b = Bonificación (%), que será revisable cada año, previamente a la primera liquidación de la tasa por ocupación de terrenos o, en su caso, de las aguas del puerto, en función de las inversiones no amortizadas en activos de naturaleza medioambiental.

Toc = Cuantía de la tasa por ocupación privativa de los terrenos o, en su caso, de las aguas del puerto, una vez aplicadas, cuando sean procedentes, las bonificaciones contempladas en los párrafos a), b), c) y d) del artículo 19.9.

f = Factor de bonificación del sistema ambiental según la tabla que se adjunta.

s = Importe anual de las subvenciones de explotación percibidas para implantación y mantenimiento de los sistemas de gestión y auditoría ambientales, en euros.

p = Porcentaje de tráfico, medido en toneladas, de mercancías manipuladas o transportadas en la terminal a las que sea de aplicación el sistema de gestión y auditoría ambientales.

Am = Amortización de activos ambientales de la concesión, calculada de acuerdo con la siguiente expresión:

$$Am = \sum_i \frac{Im_i}{v_i}$$

donde:

Im<sub>i</sub> = Inversión, por el importe no subvencionado, en un activo i de naturaleza medioambiental según la resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, de 25 de marzo de 2002, por la que se aprueban normas para el reconocimiento, valoración e información de los aspectos medioambientales en las cuentas anuales, o en activos de dicha naturaleza, según el criterio de la Autoridad Portuaria, que mejoren las inversiones ya exigidas por la normativa vigente.

v<sub>i</sub> = Vida útil asignada al activo i de naturaleza medioambiental.

Según la naturaleza del producto que se manipule en la concesión, el valor del factor de bonificación será el que figura en la tabla siguiente:

Producto	f
Graneles Líquidos. Productos Petrolíferos .....	1
Graneles Líquidos. Sustancias Nocivas según anexo II MARPOL 73/78 .....	1
Graneles Líquidos. Otros Productos .....	0,7
Graneles Sólidos .....	1
Mercancía General .....	0,6
Pesca Fresca .....	0,7

En caso de que en una concesión se manipulen varios tipos de productos, se considerará el valor superior.

3. Cuando el concesionario de una terminal de manipulación de mercancías tenga implantado un Sistema de Gestión Ambiental basado en EN-UNE-ISO 14001, certificado por una entidad acreditada a tal efecto por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), y cuyo alcance comprenda todos aquellos servicios relacionados con la manipulación y transporte, por cualquier medio, de la mercancía manipulada o transportada en la terminal, se le aplicará una bonificación calculada con arreglo a la siguiente fórmula:

$$b = \frac{100}{Toc} \times [(8.000 - s) \times f + 0,7 \times Am] \times pb \leq 10$$

Con los mismos significados y valores del factor de bonificación del apartado 2 anterior.

4. La bonificación prevista en el apartado 3 anterior será sólo aplicable hasta el año 2006 incluido, y será incompatible con la correspondiente al apartado 2.

A partir de 2007 se mantendrá la bonificación por disponer de un sistema EMAS y, alternativamente, a partir de este año, cuando el concesionario de una terminal de manipulación de mercancías haya establecido prác-

ticas medioambientales en todos aquellos servicios relacionados con la manipulación y transporte, por cualquier medio, de la mercancía manipulada o transportada en la terminal, que se ajusten a normas de buenas prácticas ambientales en puertos, y estén certificadas por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC, se aplicará una bonificación calculada con arreglo a la siguiente fórmula:

$$b = \frac{100}{Toc} \times [(16.000 - s) \times f + 0,7 \times Am] \times p \leq 10$$

Con los mismos significados previstos en el apartado 2 anterior.

Esta bonificación será incompatible con la correspondiente a la adhesión registrada al sistema EMAS.

El Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado y oídas las Autoridades Portuarias y las organizaciones más representativas, a nivel nacional, de los prestadores y usuarios de los servicios portuarios básicos de manipulación y transporte de mercancías, aprobará las citadas normas de buenas prácticas ambientales en puertos, que se particularizarán para distintos tipos de productos.

5. Las bonificaciones se establecerán en porcentaje, redondeando el coeficiente b obtenido de acuerdo con los apartados 2, 3 y 4 anteriores, a la primera cifra decimal.

**Artículo 6.** *Acreditación de entidades a efectos de aplicar la bonificación dirigida a incrementar la calidad en la prestación de los servicios en la tasa por ocupación del dominio público portuario en régimen de concesión.*

1. A efectos de la aplicación de la bonificación prevista en el artículo 19.9.g) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) otorgará a las entidades de certificación las acreditaciones para emitir certificaciones de servicios atendiendo al cumplimiento de la norma UNE-EN 45011 o aquella que la sustituya. Dichas acreditaciones se otorgarán una vez que estén disponibles los manuales de servicio previstos en la Ley.

2. El importe de la bonificación se establecerá de la siguiente forma:

a) Un 3 por 100 por cumplir las especificaciones que los manuales de servicio consideren preceptivas para obtener la certificación.

b) Un 2 por 100 adicional por una mayor contribución a la mejora de la calidad, con el cumplimiento de las especificaciones que se consideren potestativas en los manuales de servicio.

**Artículo 7.** *Aplicación de los coeficientes por número de escalas en la tasa del buque.*

1. A efectos de aplicación de los coeficientes regulados en el artículo 21.6 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, se entiende que un buque o conjunto de buques presta un servicio a un determinado tipo de tráfico en un puerto cuando unan este último con otros puertos con una frecuencia definida, transportando un determinado tipo de pasaje, tipo de mercancías, elemento de transporte o unidad de carga.

2. La calificación de prestación de servicio a un determinado tipo de tráfico será efectuada por la Autoridad Portuaria, previa solicitud del interesado, que especificará los siguientes extremos:

- a) La relación de buques que prestarán el servicio, identificados por su nombre y número IMO.
- b) Los puertos incluidos en el servicio.
- c) El tipo de pasaje, mercancías, elementos de transporte y unidades de carga a los que prestarán el servicio.
- d) El número de escalas estimado con que se prestará el servicio durante el año natural.

En caso de que la solicitud sea presentada por varias compañías navieras que prestan el servicio mediante un acuerdo de explotación compartida, deberán acompañar a la solicitud, además, una declaración conjunta acreditativa de dicho acuerdo. Esta declaración deberá ser suscrita por la totalidad de las empresas navieras prestadoras del servicio, o sus agentes consignatarios.

3. La solicitud a que se refiere el apartado anterior deberá presentarse antes de la primera escala del buque que pretenda incluirse en el calificado servicio a un determinado tipo de tráfico y deberá ser renovada anualmente, mediante nueva solicitud presentada antes del día 15 de diciembre anterior al año natural para el que se solicite la renovación.

La Autoridad Portuaria resolverá las solicitudes de los interesados en el plazo de quince días, considerándose desestimadas en caso de falta de resolución expresa en dicho plazo. En caso de resolución favorable, ésta tendrá efecto desde el día siguiente a la presentación de la solicitud.

Asimismo, las empresas navieras que hayan obtenido la calificación regulada en el presente apartado estarán obligadas a comunicar a las Autoridades Portuarias cualquier modificación que vaya a producirse en la prestación del servicio y, de forma especial, las altas y bajas de los buques adscritos al mismo, especificando si se trata de altas o reemplazos definitivos o bien sustituciones temporales por averías o reparaciones.

4. Las Autoridades Portuarias podrán revisar las calificaciones ya otorgadas como consecuencia de las modificaciones en los servicios o de las labores de inspección para verificar el cumplimiento de los requisitos previstos en este artículo.

Las revisiones de las calificaciones determinarán, en su caso, la obligación de ingreso de las cuantías de las reducciones indebidamente aplicadas, con abono de los correspondientes intereses de demora.

**Artículo 8.** *Condiciones para la aplicación de bonificaciones en las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias para potenciar el papel de España como plataforma crucerista y logística a nivel internacional.*

1. A efectos de la aplicación de las bonificaciones a la tasa del buque respecto de los buques de crucero turístico, previstas en el artículo 27.1.a) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, las definiciones de puerto base de cruceros para una escala determinada y de compañía de cruceros serán las siguientes:

A) Un puerto en el que escalan cruceros turísticos será considerado un puerto base de cruceros para una escala determinada siempre que se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

a) Que en la escala inicien o finalicen el crucero, al menos, un 50 por 100 del total de pasajeros de esa escala.

b) Que en la escala del crucero, el total de pasajeros que inicien o finalicen su viaje no sea inferior a 250.

Se entiende que inician o finalizan el crucero aquellos pasajeros que sean declarados en embarque o desembarque.



B) Se entiende por compañía de cruceros una empresa naviera o conjunto de empresas navieras, del mismo grupo empresarial, dedicados a la explotación de buques de pasajeros tipo crucero turístico. La compañía de cruceros deberá acreditar ante la Autoridad Portuaria el tipo de vínculo que existe con sus buques.

2. Para potenciar el papel de España como plataforma logística a nivel internacional, las Autoridades Portuarias aplicarán a las mercancías en tránsito marítimo internacional la bonificación prevista en el artículo 27.1.b.1) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, que no superará los valores límite establecidos en el escalado siguiente, en función del tipo de tráfico y el volumen anual aportado:

Tipo de tráfico	Tráfico (T) $\geq$ Lm
Contenedores, unidades de carga rodantes y vehículos nuevos .....	70
Mercancía general fraccionada y graneles:	
Grupo de mercancía 1 .....	70
Grupo de mercancía 2 .....	60
Grupo de mercancía 3 .....	50
Grupo de mercancía 4 .....	40
Grupo de mercancía 5 .....	30

A los efectos de aplicación de la escala anterior:

T = Volumen anual de tráfico aportado por el sujeto pasivo, medido en TEU para el tráfico de contenedores, en unidades para vehículos nuevos y unidades rodantes y en toneladas para tráficos de mercancía general fraccionada o graneles.

Lm = Tráfico anual mínimo de tránsito marítimo internacional, a partir del cual será de aplicación la bonificación, fijado en cada ejercicio por la Autoridad Portuaria, para cada tipo de tráfico y empleando las mismas unidades de medida señaladas en el párrafo anterior.

Grupo de mercancía: Los establecidos en el anexo de la Ley 48/2003.

3. Las Autoridades Portuarias aplicarán a la tasa a las mercancías que se embarquen con origen en otro país de la Unión Europea, así como a las que se desembarquen con destino a otro país de la Unión Europea y no sean transportadas en el buque en elementos de transporte rodantes, la bonificación prevista en el artículo 27.1.b.2) de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, que no superará los valores límite establecidos en el siguiente escalado en función del tipo de tráfico y de los volúmenes anuales aportados:

Tipo de tráfico	Tráfico (T) $\geq$ Lt
Contenedores y vehículos nuevos .....	40
Mercancía general fraccionada y graneles:	
Grupo de mercancía 1 .....	40
Grupo de mercancía 2 .....	35
Grupo de mercancía 3 .....	30
Grupo de mercancía 4 .....	25
Grupo de mercancía 5 .....	20

A los efectos de aplicación de la escala anterior:

T = Volumen anual de tráfico aportado por el sujeto pasivo, en TEU para el tráfico de contenedores, en unidades para vehículos nuevos y en toneladas para tráficos de mercancía general fraccionada o graneles.

Lt = Tráfico anual mínimo con otros países de la Unión Europea, de acuerdo con lo establecido en el artículo 27.1.b.1) de la Ley, a partir del cual será de aplicación la bonificación, fijada en cada ejercicio por la Autoridad Portuaria, para cada tipo de tráfico y empleando las mismas unidades de medida señaladas en el párrafo anterior.

Grupo de mercancía: Los establecidos en el anexo de la Ley 48/2003.

4. El Director de la Autoridad Portuaria emitirá un informe en el que se establecerán, motivadamente, los límites Lm y Lt para cada tipo de tráfico que se proponga bonificar por los conceptos incluidos en los apartados 2 y 3 anteriores, así como la bonificación correspondiente. Estos límites y las bonificaciones asignadas a cada tipo de tráfico, definidos de acuerdo con la posición estratégica del puerto en relación con las condiciones existentes de competencia internacional para cada tipo de tráfico, deberán ser aprobados por el Consejo de Administración.

5. La bonificación establecida para un determinado tipo de tráfico será de aplicación al total del volumen de tráfico aportado, siempre que sea superior al volumen anual mínimo definido, siendo idéntica para todos los sujetos pasivos de un mismo tipo de tráfico.

**Artículo 9. Condiciones y escalas para la aplicación de bonificaciones en las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias para potenciar la captación y consolidación de tráficos en cada puerto.**

1. Las Autoridades Portuarias podrán aplicar las bonificaciones previstas en el artículo 27.3 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, a los sujetos pasivos cuyos tráficos reúnan las condiciones previstas en su apartado a).

Las bonificaciones podrán aplicarse cuando existan compromisos de tráficos relevantes, aprobados en convenio entre la Autoridad Portuaria y el sujeto pasivo beneficiario, o bien a los tráficos que sean considerados, en el plan de empresa de cada puerto, como tráficos sensibles para la economía nacional o regional, o calificados como prioritarios o estratégicos.

Se entiende por tráficos relevantes los calificados como tales por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, por su importancia cuantitativa o cualitativa para la posición competitiva del puerto o para la diversificación de sus tráficos.

Estas bonificaciones tendrán como objetivo la articulación de acciones comerciales convenientes a determinados tipos de tráfico, en colaboración con el sector privado, para adaptarse a las condiciones de mercado.

2. Para los tráficos calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos en el correspondiente plan de empresa, la Autoridad Portuaria podrá establecer bonificaciones a cada una de las tasas del buque, del pasaje o de la mercancía, según proceda, que serán idénticas para todos los sujetos pasivos de un mismo tipo de tráfico y no podrán superar el 40 por 100 de la cuota líquida. Asimismo, para cada tipo de tráfico deberá establecerse el volumen de tráfico anual mínimo (Le) requerido a cual-

quier sujeto pasivo para que le sea de aplicación dicha bonificación.

3. Para los tráficos relevantes podrán también asignarse bonificaciones a las tasas mediante convenio suscrito entre la Autoridad Portuaria y el sujeto pasivo. En dicho convenio deberá figurar el volumen de tráfico anual mínimo ( $L_c$ ) para que pueda aplicarse la bonificación, así como otros requisitos adicionales que faciliten la operatividad y competitividad del puerto.

Para cada tasa y tipo de tráfico considerados en el convenio podrán fijarse bonificaciones que, en función del volumen de tráfico aportado y de su evolución anual, no podrán superar los porcentajes máximos establecidos en la tabla siguiente:

I (%)	Tráfico (T)		
	$2 L_c > T \geq L_c$	$5 L_c > T \geq 2 L_c$	$T \geq 5 L_c$
$5 \geq I$	30	35	40
$10 > I \geq 5$	35	35	40
$I \geq 10$	40	40	40

A los efectos de aplicación de la tabla anterior:

T = Volumen de tráfico aportado por el sujeto pasivo, medido en número de escalas de buques al año, o suma de GT al año de los mismos, para la tasa del buque; en número de pasajeros y de vehículos en régimen de pasaje, para la tasa del pasaje; en TEU al año para el tráfico de contenedores, en unidades al año para vehículos nuevos y unidades de carga rodantes, y en toneladas al año para tráficos de mercancía general fraccionada o graneles, para la tasa de la mercancía.

$L_c$  = Tráfico anual mínimo de captación y consolidación fijado, para cada tasa, por la Autoridad Portuaria para un determinado tráfico relevante, medido en las mismas unidades del párrafo anterior.

I = Incremento anual del tráfico relevante objeto de convenio aportado por el sujeto pasivo (%).

4. En caso de que se haya aprobado una bonificación para un tráfico calificado como sensible, prioritario o estratégico, podrá establecerse una bonificación adicional mediante convenio con el sujeto pasivo por el que éste se compromete a aportar un volumen de tráfico superior al volumen anual mínimo ( $L_c$ ). La bonificación conjunta no podrá superar los máximos establecidos para cada tasa en el escalado de la tabla del apartado 3, sustituyendo el tráfico  $L_c$  por el tráfico  $L_e$ .

5. El Director de la Autoridad Portuaria emitirá un informe en el que se establecerán, motivadamente, los valores  $L_e$  para los tráficos aprobados como sensibles, prioritarios o estratégicos; los valores  $L_c$  para los convenios suscritos para tráficos relevantes, así como las correspondientes bonificaciones, tomando en consideración las condiciones de mercado del tráfico en cuestión. Estos volúmenes de tráficos mínimos serán idénticos para todos los sujetos pasivos de un mismo tipo de tráfico y deberán ser aprobados por el Consejo de Administración.

6. Con carácter previo a la aprobación de las bonificaciones reguladas en este artículo, se comprobará que, en su conjunto, no superan el límite fijado en el plan de empresa de la Autoridad Portuaria, como porcentaje de la recaudación media conjunta por las tasas del buque, de la mercancía y del pasaje de los dos últimos ejercicios.

A estos efectos se entenderá como recaudación media conjunta de los dos últimos ejercicios la media aritmética del conjunto de las tasas del buque, de la

mercancía y del pasaje devengadas en cada uno de dichos ejercicios.

7. El incumplimiento por parte del sujeto pasivo de los compromisos establecidos en los convenios determinará la obligación de ingreso de las cuantías de las bonificaciones indebidamente aplicadas, con abono de los correspondientes intereses de demora.

**Artículo 10. Comprobación del cumplimiento de buenas prácticas ambientales en buques a efectos de bonificaciones de la tasa del buque.**

1. A efectos de la aplicación de la bonificación prevista en el artículo 27.5 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, la comprobación del cumplimiento, por parte del buque, de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales, podrá ser efectuado por entidades de certificación acreditadas para ello por organismos pertenecientes a la International Accreditation Forum.

Las acreditaciones podrán ser otorgadas a las entidades de certificación una vez estén disponibles las normas de Puertos del Estado de buenas prácticas ambientales en buques, que determinarán el cumplimiento de las condiciones anteriores de respeto al medio ambiente.

Asimismo, podrá acreditarse el cumplimiento de las condiciones de respeto al medio ambiente, mediante la adscripción del buque a un convenio específico para la mejora de las prácticas medioambientales, de acuerdo con lo especificado en el artículo 27.5.1.<sup>a</sup> de la Ley.

2. El Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado y oídas las Autoridades Portuarias y las organizaciones más representativas, a nivel nacional, del ámbito naviero, aprobará las citadas normas de buenas prácticas ambientales en buques.

**Artículo 11. Acreditación de entidades a efectos de aplicar la bonificación dirigida a incrementar la calidad en la prestación de los servicios en la tasa del buque.**

A efectos de la aplicación de la bonificación prevista en el artículo 27.6 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) otorgará a las entidades de certificación las acreditaciones para emitir certificaciones de servicios atendiendo al cumplimiento de la norma UNE-EN 45011 o aquella que la sustituya.

Dichas acreditaciones se otorgarán una vez que estén disponibles los manuales de servicio previstas en la Ley.

Disposición transitoria primera.

1. Provisionalmente, y hasta que se otorguen las acreditaciones por la ENAC previstas en los artículos 6 y 11, Puertos del Estado, atendiendo al cumplimiento de la norma UNE-EN 45011, dará autorizaciones anuales a las entidades de certificación para emitir certificaciones de servicios, de acuerdo con los manuales de servicio previstos en la Ley y, en su caso, hasta la aprobación de éstos, de conformidad con las instrucciones de servicio dictadas por Puertos del Estado.

Disposición transitoria segunda.

Provisionalmente, a efectos de la aplicación de la bonificación prevista en el artículo 27.5 de la Ley 48/2003,



de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, y hasta que se aprueben las normas de Puertos del Estado de buenas prácticas ambientales en buques, las Autoridades Portuarias otorgarán la bonificación si la empresa naviera a la que pertenece el buque dispone de una certificación UNE-EN-ISO 14001, cuyo alcance comprenda las operaciones y actividades del buque objeto de bonificación, y de un seguro de responsabilidad ambiental contra vertidos incidentales.

Del mismo modo, transitoriamente, y hasta que se aprueben las normas de Puertos del Estado de buenas prácticas medioambientales en buques, las Autoridades Portuarias otorgarán la bonificación a las empresas navieras que a la fecha del 31 de diciembre de 2003 estuviesen adscritas a un convenio de los previstos en el apartado 21.A) f) de la Orden de 30 de julio de 1998, con la condición de que la empresa naviera que opera el buque haya suscrito para el mismo un seguro de responsabilidad ambiental contra vertidos incidentales (definidos en el punto 4.3.1.1.2 de la norma AEN/UNE 150103:2003) y haya iniciado el proceso de obtención de una certificación UNE-EN-ISO 14001, solicitando tal certificación a una entidad acreditada a tal efecto por ENAC.

Las empresas operadoras de buques, que a fecha 1 de enero de 2006 no dispongan de certificación de la implantación de un sistema de gestión ambiental basado en EN-UNE-ISO 14001 o reglamento EMAS, para aquellos buques que fueron objeto de bonificación, deberán devolver las bonificaciones recibidas junto con los intereses de demora que les sean de aplicación.

Una vez se hayan aprobado las mencionadas normas, y hasta que sean otorgadas las acreditaciones, Puertos del Estado dará autorizaciones a las entidades de certificación para emitir certificados de buenas prácticas ambientales en buques.

#### Disposición final.

1. La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

2. Las bonificaciones otorgadas por las Autoridades Portuarias conforme a los criterios, escalas y condiciones determinados en la presente Orden ministerial, producirán efectos respecto de las tasas devengadas desde la entrada en vigor de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, siempre y cuando concurren los siguientes requisitos:

a) Que el acto de reconocimiento de la bonificación lo prevea expresamente.

b) Que el sujeto pasivo formule su solicitud dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Orden ministerial.

3. La Autoridad Portuaria considerará como incluidos en un servicio a un determinado tipo de tráfico las escalas de los buques producidas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Orden, siempre que las solicitudes a que se refiere el artículo 7.2 se presenten ante la Autoridad Portuaria dentro de los quince días siguientes, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Orden.

Madrid, 24 de marzo de 2004.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

## MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

**5744** *REAL DECRETO 422/2004, de 12 de marzo, por el que se homologa el título de Licenciado en Investigación y Técnicas de Mercado, de sólo segundo ciclo, de la Facultad de Ciencias de la Comunicación, de la Universidad Antonio de Nebrija, de Madrid.*

La Universidad Antonio de Nebrija, de Madrid, reconocida como universidad privada por Ley 23/1995, de 17 de julio, de las Cortes Generales, ha aprobado el plan de estudios de las enseñanzas que conducen a la obtención del título de Licenciado en Investigación y Técnicas de Mercado, de sólo segundo ciclo, de carácter oficial y validez en todo el territorio nacional, de la Facultad de Ciencias de la Comunicación, cuya implantación ha sido autorizada por la Comunidad de Madrid.

Acreditada la homologación del mencionado plan de estudios por parte del Consejo de Coordinación Universitaria y el cumplimiento de los requisitos básicos previstos en el Real Decreto 557/1991, de 12 de abril, sobre creación y reconocimiento de universidades y centros universitarios, vigente en lo que no se oponga a la Ley Orgánica 6/2001, de 21 de diciembre, de Universidades, procede la homologación del referido título.

Esta homologación se efectúa de acuerdo con lo establecido en el apartado 4 del artículo 35 de la Ley Orgánica 6/2001, de 21 de diciembre, en el Real Decreto 1427/1990, de 26 de octubre, por el que se establece el título de Licenciado en Investigación y Técnicas de Mercado y las directrices generales propias de los planes de estudios conducentes a la obtención de aquél, y demás normas dictadas en su desarrollo.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Educación, Cultura y Deporte y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 12 de marzo de 2004,

#### DISPONGO:

#### Artículo 1. Objeto.

1. Se homologa el título de Licenciado en Investigación y Técnicas de Mercado, de sólo segundo ciclo, de la Facultad de Ciencias de la Comunicación, de la Universidad Antonio de Nebrija, de Madrid, reconocida como universidad privada, una vez acreditada la homologación de su plan de estudios por parte del Consejo de Coordinación Universitaria y el cumplimiento de los requisitos básicos previstos en el Real Decreto 557/1991, de 12 de abril, sobre creación y reconocimiento de universidades y centros universitarios.

La homologación del plan de estudios a que se ha hecho referencia en el párrafo anterior ha sido publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 23 de julio de 2003, por Resolución del Rectorado de la Universidad de fecha 7 de julio de 2003.

2. La Comunidad de Madrid podrá autorizar la impartición de las enseñanzas conducentes a la obtención del título homologado en el apartado 1, y la Universidad Antonio de Nebrija, de Madrid, proceder, en su momento, a la expedición del correspondiente título.