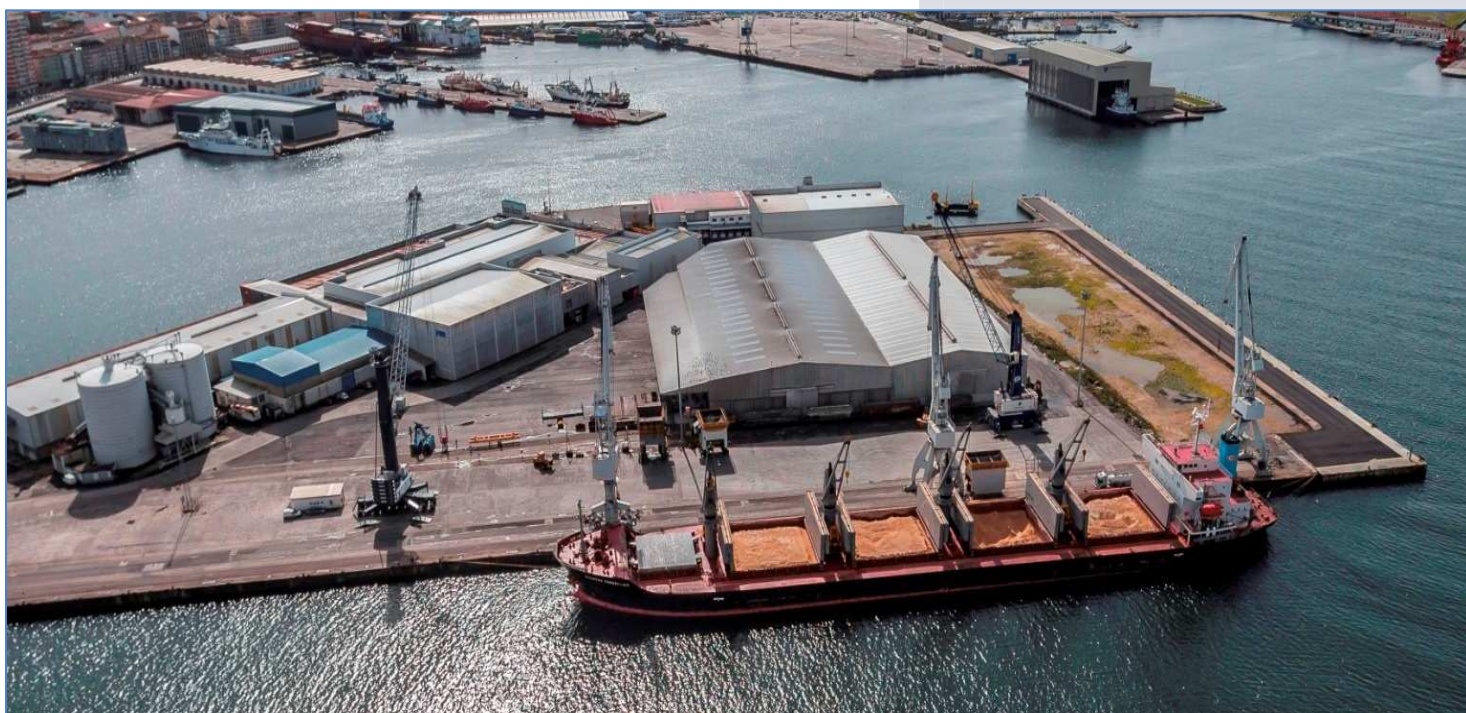


[2015]



## OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS NIVEL 2



## **INDICE DE CONTENIDOS**

1.	CARACTERISTICAS PRINCIPALES DE LAS OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS.....	3
1.1.	AGENTES IMPLICADOS .....	3
1.2.	TRÁMITES ADMINISTRATIVOS .....	4
1.3.	LAS OPERACIONES PORTUARIAS.....	5
2.	LOS SERVICIOS PORTUARIOS .....	12
3.	EL SERVICIO DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA .....	18
4.	LOS SERVICIOS COMERCIALES .....	20
4.1.	LOS CONSIGNATARIOS .....	21
4.2.	LAS TRANSITARIAS .....	21
4.3.	AGENTES DE ADUANAS.....	22
5.	LAS EMPRESAS NAVIERAS .....	22
6.	CAPITANIA MARITIMA .....	22
7.	SALVAMENTO MARÍTIMO .....	23

## 1. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LAS OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS

El concepto de **Operación Portuaria** hace referencia al proceso, bien estructurado y definido, que se lleva a cabo desde el momento en que el barco se aproxima a puerto hasta su salida de él y que varía en función de la situación en que se encuentre el buque con respecto al puerto y de la actividad que vaya a realizar durante su estancia en puerto.

### 1.1. AGENTES IMPLICADOS

#### 1.1.1. *El Consignatario del Buque*

Se trata de la persona física o jurídica que actúa como intermediario independiente en nombre y por cuenta de un naviero o armador (propietario del buque). El Consignatario presta servicios al buque y a la tripulación, al tiempo que realiza todas aquellas gestiones, relacionadas con la entrada y estancia del buque en el puerto, que le sean encomendadas. Además, también actúa en nombre del armador como depositario de la mercancía mientras ésta se encuentra en la terminal portuaria.

A la entrada del buque el proceso de presentación de documentos será: En primer lugar ante la Capitanía Marítima (que autoriza la entrada en aguas nacionales), En segundo ante la Autoridad Portuaria (que designa el atraque) Por último ante la Aduana, Sanidad Exterior, Policía de Fronteras y Capitanía Marítima (para el despacho del buque). A la salida del buque todo este proceso se realizará a la inversa.

#### 1.1.2. *Entes Administrativos*

Los principales Entes Administrativos que intervienen en la entrada del buque así como la documentación exigible por cada uno de ellos es la siguiente:

**1.1.2.1.- Capitanía Marítima:** Permiso de entrada en aguas españolas (si el buque procede del extranjero), Declaración de residuos (para que quede constancia de la cantidad de material de desecho que existe a bordo) Listado de tripulantes (donde se especifique la cantidad de persona que viajan a bordo), declaración de mercancías peligrosas (para habilitar las zonas y equipos específicos que eviten incidentes).

**3.1.2.2.- Sanidad Exterior:** Buque procedente de algún país miembro de la U.E. solamente tendrá que presentar el aviso de llegada para que quede constancia de la inminente presencia del barco barco ajeno a la U.E, además de ese aviso habrá de presentar una declaración marítima en caso de que algún miembro de la tripulación esté enfermo (para evitar contagios de enfermedades exóticas).

**3.1.2.3.- Aduanas:** Los trámites ante este organismo los realiza siempre el Agente de Aduanas. En caso de que el buque transporte mercancías es necesario presentar una declaración de importación/exportación en la que se recoja la cantidad de mercancía transportada para su registro en el Ministerio de Economía y Hacienda (del que depende Aduanas). Según sea el tipo de mercancía transportada se iniciarán los trámites para la inspección física (alimentos, animales...), o únicamente de una inspección administrativa según la documentación entregada.

**3.1.2.4.- Policía de Fronteras:** El aviso de llegada del buque y La relación de los tripulantes.

### **1.1.3. El Centro de Control de Servicios**

El Centro Coordinador de Servicios (CCS) El Centro Coordinador de Servicios (CCS) coordina la actuación de los diferentes órganos de la Administración que ejercen su función dentro del ámbito portuario, es decir, todos los Entes anteriormente descritos.

Está constituido por tres Unidades interrelacionadas: Unidad Marítima Exterior, Unidad Marítima Interior (Practicaje), y Unidad Terrestre (Centro de Control).

Cuando el buque se encuentra aún en aguas no portuarias entra en funcionamiento la Unidad Marítima Exterior. Entre los servicios más importantes que se ofrecen al barco en esta parte del proceso destacamos: Salvamento marítimo y rescate, Prevención de la Contaminación, Auxiliares y remolque, Embarcaciones Vigilancia a través de radar, Informar sobre las características meteorológicas y cualquier otro aspecto que interfiera en las maniobras, Informar a la Autoridad Portuaria acerca de las características del buque.

A la vez que se va aproximando el buque, y previa tramitación administrativa de los Consignatarios, se inicia la actividad en la Unidad Marítima Interior y en la Unidad Terrestre donde, a través de un trabajo coordinado se controlará la actuación de los prácticos, los remolcadores, el personal de amarre, así como cualquier otro servicio.

### **1.2. TRÁMITES ADMINISTRATIVOS**

La llegada de un buque supone la puesta en marcha del proceso correspondiente e incluye los distintos documentos que son necesarios.

En concreto, para la escala de un buque en un puerto español de interés general y su despacho es necesario presentar el Documento Único de Escala (DUE).

El **DUE** unifica:

1. Los trámites a realizar ante las Capitanías Marítimas, para obtener el despacho de los buques,.

2. Los trámites a realizar ante las Autoridades Portuarias, para la solicitud de escala y atraque.

3. La información a aportar a unas y otras Autoridades tanto antes de la llegada y entrada de buque a puerto como antes de su salida. El consignatario de un buque es el obligado a la presentación del DUE ante la Autoridad Portuaria que funciona como ventanilla única ante la Capitanía Marítima. En él informará de:

Si se trata de una solicitud de nueva escala, una modificación o una anulación.

Si lleva mercancías peligrosas o no.

Los residuos que lleva a bordo y que va a entregar en el puerto (apéndice 5 del DUE).

La autorización y asignación de atraque de la Autoridad Portuaria implica también la autorización de entrada en aguas españolas. La Autoridad Portuaria informará de este dato a la Capitanía Marítima, de forma electrónica, y al consignatario del buque, electrónicamente o en papel, según la forma en que éste haya presentado el DUE. El sistema está preparado para que también pueda solicitar los suministros y servicios que pueda requerir de la Autoridad Portuaria o de otros operadores portuarios (apéndice 6 del DUE).

El **DUE** incluye, también, la solicitud de despacho del buque. Se deben seguir los trámites oportunos ante la Capitanía Marítima. De ser conforme la Capitanía Marítima emite el ship's clearance, o documento acreditativo del despacho del buque (anexo IV OM 3056/2003)

### 1.3.LAS OPERACIONES PORTUARIAS

Las **Operaciones Portuarias** varían en función de la situación del buque y del tipo de escala a realizar. En función del tipo de escala el buque podrá realizar un fondeo o un atraque.

Cuando el buque tiene previsto atracar y permanecer algún tiempo en puerto las operaciones y servicios portuarios necesarios varían según el momento en que se produzcan, a saber, a la llegada del buque, durante su estancia o a la salida del buque de puerto.

#### 1.3.1. *Principales operaciones portuarias que se realizan a la llegada del buque al puerto*

A su llegada, el buque realiza la operación de atraque. Se entiende por atraque a la operación que supone arrimar la embarcación a otra, a tierra, o a un muelle. Se trata de una acción compleja, puesto que cada puerto posee unas características determinadas, por lo que en ocasiones es necesario recurrir a una serie de servicios, como son los de practicaaje, remolque y amarre, que faciliten el desarrollo de esta actividad.

**Servicio de Practicaaje:** Consiste en el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de éstos, 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 la ley de Puertos del Estado, en el Reglamento regulador de este servicio y en el Pliego de Prescripciones Particulares del mismo. El servicio de practicaaje será obligatorio en los puertos cuando así lo determine la Administración marítima.

Comprende el practicaaje de entrada/salida, los movimientos interiores, el amarre/desamarre del práctico, el control del tráfico y las maniobras de aproximación.

Se pueden establecer exenciones a la obligación de utilización del servicio de practicaaje basados en criterios como:

- Experiencia local del Capitán del buque.
- Características del buque.
- Naturaleza de la carga
- Peculiaridades del puerto.
- Otras que se estimen previo informe de la Autoridad Portuaria y oído el órgano de representación nacional de los prácticos.

**Remolque:** Servicio portuario cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.

El remolcador es una embarcación auxiliar de gran potencia, capaz de arrastrar a buques de elevado tonelaje, cuya misión consiste en ser una especie de timón y de máquina



para que el buque no se vea en la obligación de usar los suyos. Este servicio se realiza en el momento en que el barco llega a puerto.

Las Prescripciones Particulares del servicio de remolque contendrán las características técnicas exigibles a los remolcadores y los medios que deban incorporar para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

**Amarre:** Servicio cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria, y en el orden y con la disposición conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.

La operativa cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo la secuencia e instrucciones del capitán y sin afectar a las condiciones de amarre de los barcos contiguos sería el desamarre.

Las prescripciones particulares del servicio en cada Autoridad Portuaria contendrán los medios que este servicio debe disponer para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción contra incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

### ***1.3.2. Principales Operaciones Portuarias mientras el buque permanece en el puerto***

#### **Servicios al pasaje**

El pasajero es un usuario muy especial en algunos puertos y al que hay de dedicar una atención bien cuidada, no sólo porque se trata de personas a las que hay que respetar, sino porque muchas veces es la puerta de entrada y salida de la nación y proporciona la primera y última imagen del país, además de repercutir de manera decisiva en el desarrollo económico de un puerto

Los servicios al pasaje incluyen:

a) Servicio de embarque y desembarque de pasajeros, integrado por los servicios de organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible el acceso de los pasajeros desde la estación marítima o el muelle a los buques de pasaje.

b) Servicio de carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje, consistente en los servicios de organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para la recepción de los equipajes en tierra, su transporte a bordo del buque y su colocación en el lugar establecido, así como para la recogida de los equipaje a bordo del buque, su transporte a tierra y su entrega y manejo de los medios necesarios para hacer posible la transferencia de vehículos en régimen de pasaje, en ambos sentidos, entre el muelle o zona de aparcamiento y el buque.

No estará incluido el manejo de pasarelas, rampas y otros medios mecánicos de la Autoridad Portuaria cuando se efectúe con su propio personal.

c) Tratamiento de la documentación para comprobar la veracidad de la documentación presentada por los pasajeros, de tal forma que se posea un control y registro de lo mismos y de las condiciones en que han llegado a puerto, tanto por su seguridad, como por frenar la aparición de fenómenos como la inmigración ilegal. Intervendrían. Intervendrían, por ejemplo, entes como Sanidad, Policía y cualquier otra Autoridad con potestad al respecto.

d) Control aduanero. Este control además de estar regulado por la legislación vigente, es fundamental para conservar las condiciones de seguridad y para evitar cualquier contrabando que pudiera tener lugar. La aduana tendrá potestad para inspeccionar físicamente a los pasajeros y sus mercancías, siempre procurando en todo momento mantener la comodidad de los mismos y sin alterar sus derechos civiles.

e) Transporte de los viajeros y su equipaje desde la terminal portuaria hasta sus lugares de destino o alojamiento representa un servicio esencial que determina la calidad de un puerto. En este sentido, es necesario buscar la comodidad de los pasajeros y desplazarlos con seguridad y de manera adecuada. Intervendrían entonces diferentes compañías de transporte terrestre, otras relacionadas con la carga del equipaje, etc.

### **Operaciones de estiba/desestiba, carga/descarga y transbordo de mercancías**

Se consideran integradas en este servicio portuario las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte. . Para tener la consideración de actividades incluidas en este servicio deberán realizarse íntegramente dentro de la zona de servicio del puerto y guardar conexión directa e inmediata con una concreta operación de carga, descarga o transbordo de un buque determinado.

#### Descripción de las operativas:

##### **a) Las actividades de desestiba y descarga comprenden:**

1. La desestiba de mercancías en la bodega del buque, comprendiendo todas las operaciones precisas para la partición de la carga y su colocación al alcance de los medios de izado o transferencia.

2. La aplicación del gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía.

3. El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en un medio de transporte o en el muelle al costado del buque.

4. El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes.

5. Descarga de la mercancía directamente, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre el muelle para su recogida por vehículos o medios de transporte horizontal directamente al exterior del puerto o a zona de depósito o almacén dentro del mismo, y el depósito y apilado de la mercancía en zonas portuarias.

6. El desplazamiento de la mercancía, previa recogida cuando proceda desde el costado del buque hasta otra ubicación en la zona de usos portuarios comerciales y su depósito y apilado dentro de la misma zona.

**b) Las actividades de carga y estiba comprenden:**

1. La recogida de la mercancía del puerto y el transporte horizontal de la misma hasta el costado del buque en operaciones relacionadas con la carga del mismo.
2. La aplicación del gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía directamente desde un medio de transporte, o desde el muelle, previo depósito en el mismo o apilado, al costado del buque.
3. El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en la bodega o a bordo del buque.
4. El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque.
5. La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque.
6. El trincaje o sujeción de la carga a bordo del buque para evitar su desplazamiento durante la navegación, siempre que estas operaciones no se realicen por la tripulación del buque.

**c) La actividad de transbordo comprende:**

1. El destrincaje o suelta, siempre que no se realice por la tripulación del buque y la desestiba en el primer buque.
2. La transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro.
3. La estiba en el segundo buque y posterior trincaje, siempre que no se realice por la tripulación del buque en el segundo buque.

**Tipos de operativa:**

En la realización de las operaciones portuarias pueden distinguirse distintos tipos de acuerdo con el punto donde se desarrolla la operación:

- 1) A bordo del barco: Operación en bodegas y cubiertas.
- 2) De barco a barco: Operación que se lleva a cabo entre dos barcos a flote, empleado para ello una maquinaria y utillaje que optimiza el proceso y evita la pérdida de mercancía.
- 3) Entre barco y tierra: Operación de transferencia de la mercancía entre ambos puntos (también se incluye la operación directa sobre el vehículo).
- 4) En tierra: Operaciones de transporte y almacenamiento entre el punto de descarga del barco, así como las operaciones que se realizan con la mercancía antes o después del transporte marítimo.
- 5) Entre tierra y transporte terrestres: Operaciones de carga

**Excepciones:**

- 1.- No tendrán consideración de mercancía objeto de tráfico marítimo:



Los bienes propiedad de la Autoridad Portuaria.

Las cartas, paquetes postales y otros bienes que sean objeto del servicio postal.

La pesca fresca, el bacalao verde y sus productos elaborados a bordo.

Los desechos y residuos generados por el buque, así como los desechos y residuos de la carga procedente de los buques.

2.- Quedan exentas de su consideración como servicio portuario de manipulación de mercancías las actividades siguientes:

El manejo de medios mecánicos propiedad de la Autoridad Portuaria y la manipulación de mercancías del Ministerio de Defensa, salvo que en este último caso el servicio se realice por una empresa titular de una licencia para la prestación del servicio de manipulación de mercancías.

El manejo de cabezas tractoras o grúas automóviles que no estén permanentemente adscritas a operaciones de manipulación portuaria y sean conducidas por su personal habitual.

El embarque y desembarque de camiones, automóviles y cualquier clase de vehículos a motor, cuando se realice por sus propietarios, usuarios o conductores habituales dependientes de aquéllos. Asimismo, está excluido del servicio de manipulación de mercancías el embarque y desembarque de vehículos a motor sin matricular.

La conducción, enganche y desenganche de cabezas tractoras que embarquen o desembarquen remolques, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio hasta su embarque, o desde el barco hasta fuera de la mencionada zona.

La conducción de vehículos de todo tipo que transporten mercancías hasta pie de grúa o de instalación de carga, o de rampa de embarque, en operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre o buque, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio del puerto. Asimismo, la conducción de vehículos de todo tipo que reciban mercancías a pie de grúa o instalación de descarga, en operaciones directas de buque a camión cualquier medio de transporte terrestre, si el transporte se produce sin depósito intermedio hasta fuera de la zona de servicio del puerto.

En este supuesto se consideran incluidas las operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a buque y las de buque a cualquier medio de transporte terrestre.

Las labores complementarias de sujeción y suelta de la carga a bordo del buque cuando sean realizadas por las tripulaciones de los buques.

Las operaciones de carga, descarga y transbordo para el avituallamiento o aprovisionamiento de buques cuando, para esto último, no se precise emplear medios de carga adscritos permanentemente al servicio de manipulación de mercancías.

Se considerarán operaciones de avituallamiento las que se refieren a los siguientes productos: agua, combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico.

Se consideran operaciones de aprovisionamiento las que se refieren a los siguientes productos: los destinados exclusivamente al consumo de la tripulación y de los pasajeros, productos de consumo para uso doméstico, los destinados a la alimentación de los animales transportados y los consumibles utilizados para la conservación, tratamiento y preparación a bordo de las mercancías transportadas.

Las operaciones de carga, descarga y transbordo si se realizan por tubería.

Las operaciones que se realicen en instalaciones portuarias en régimen de concesión o autorización, cuando dichas instalaciones estén directamente relacionadas con plantas de transformación, instalaciones de procesamiento industrial o envasado de mercancías propias que se mueven por dichos terminales marítimos de acuerdo con su objeto concesional, salvo que se realicen por una empresa estibadora.

Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías que sean realizadas en las instalaciones otorgadas en concesión o autorización citadas en el párrafo anterior deberán ser realizadas con trabajadores que cumplan los requisitos de formación y aptitud exigidos por los artículos 153 y 154 de esta ley, sin que sea exigible la participación de la empresa por cuya cuenta presten sus servicios los trabajadores en el capital de la Sociedad de Gestión de Estibadores Portuarios regulada en el capítulo VI de dicha Ley.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar al naviero o armador, sin necesidad de tramitar una licencia de servicio de manipulación de mercancías, el manejo de medios de carga y descarga propios del buque por personal de su tripulación, una vez se acredite, mediante la presentación de los oportunos certificados de las autoridades competentes, la idoneidad de los medios técnicos empleados y la cualificación del personal que los maneje, particularmente en materia de prevención de riesgos laborales.

La Autoridad Portuaria podrá imponer las condiciones necesarias a fin de que se garantice la realización de la operación en condiciones de seguridad y calidad ambiental. En ningún caso se podrá autorizar para informe anual del Memorándum de París o, independientemente de su pabellón, que esté descrito como de alto o muy alto riesgo por el nuevo régimen de inspección.

Las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías deberán ser realizadas por los trabajadores que cuenten con la cualificación exigida en la ley.

Todas las empresas que deseen prestar este servicio y obtengan la correspondiente licencia se integrarán las Sociedades anónimas de gestión de estibadores portuarios.

#### **Servicios de depósito y transporte horizontal.**

- a) Servicio de depósito: servicio de almacenamiento temporal de la mercancía o equipamiento para su ordenación y control, con objeto de hacer posible las operaciones de intercambio entre modos de transporte o de inspección, directamente vinculadas al tráfico marítimo de mercancías. No se incluye el almacenamiento vinculado a la agrupación de mercancías.
- b) Servicio de transporte horizontal: consistente en el traslado de la mercancía o equipamiento entre dos emplazamientos cualesquiera, incluyendo en su caso la carga o descarga a equipo de transporte y exceptuando los movimientos de aproximación al costado del buque y de separación del mismo.
- c) Servicio de recepción de desechos generados por buques: Se incluyen en este servicio las actividades de recogida de desechos generados por buques y, en su caso, de almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos en la zona de servicio del puerto, y su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente.

A los efectos de la ley, se entiende por desechos generados por buques y los relacionados con la carga, incluidas las aguas residuales y los residuos distintos de los de carga producidos por el buque.

Queda excluida de este servicio la recepción de los restos de cualquier material de carga, de embalajes, elementos de trincaje o sujeción, etc. que se encuentran a bordo en bodegas de carga o tanques que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, incluidos los residuos de carga y descarga y los derrames, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y de maniobra.

Podrán prestar este servicio las empresas que, previamente, hayan sido autorizadas por el órgano medioambiental competente para la realización de las actividades de gestión de los desechos a que se refiere este servicio y, asimismo, acrediten documentalmente un compromiso de aceptación del gestor destinatario de los desechos generados por buques para su tratamiento o eliminación.

El conjunto de los medios disponibles en cada puerto deberá ser el adecuado para atender las necesidades de los buques que utilicen normalmente el puerto y de aquellos otros que, aunque no lo utilicen habitualmente, participen en tráficos relevantes de dicho puerto, sin causarles demoras innecesarias

### ***1.3.3. Principales Operaciones Portuarias antes de que el buque abandone el puerto.***

Las operaciones desarrolladas antes de que el buque abandone el puerto son exactamente iguales que las realizadas cuando llega a puerto, con la única particularidad de que se invierte la dirección de la mercancía, es decir, en este caso la mercancía va desde el almacén al barco, y en el anterior era al contrario.

- a) Almacenaje: Se considera que ha llegado la carga y se ha almacenado previamente. La operación comienza en el momento que la mercancía se remueve de la pila, sea por medio del estibador, sea por un aparato.
- b) Transporte: Desde el almacén al muelle delante del barco, al alcance del elemento de carga.
- c) Depósito en tierra: En espera de que haya grúas y se pueda cargar la mercancía (si hubiera grúa libre no tiene por qué existir esta operación, sino que se carga directamente sobre el vehículo de transporte).
- d) Carga: Operación comprendida entre el momento en que la carga suspende en muelle hasta el momento en que se deposita en bodega.
- e) Descarga y espera: Es la misma operación de c) pero en bodega de barco.
- f) Transporte en barco: Operación de trasladar la mercancía desde donde la ha dejado el elemento mecánico hasta el punto donde debe estibarse.
- g) Estiba: Operación de almacenar en la bodega.

## 2. LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Tal y como se detalla en el punto 2.3 del Manual adaptado de Normativa Portuaria (Nivel 1) son **servicios portuarios** las actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias.

Tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:

a) Servicios técnico-náuticos:

- 1.º Servicio de practicaaje.
- 2.º Servicio de remolque portuario.
- 3.º Servicio de amarre y desamarre.

b) Servicio al pasaje

Se incluye el embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes, y la de vehículos en régimen de pasaje. No estará incluido en el servicio portuario el manejo de pasarelas, rampas y otros medios mecánicos de la Autoridad Portuaria cuando se efectúen con el propio personal de la misma.

c) Servicio de recepción de desechos generados por buques

Se incluyen en este servicio las actividades de recogida de desechos generados por buques, su traslado 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.

A los efectos de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, 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 o 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. Los desechos generados por buques se considerarán residuos en el sentido del párrafo a) del artículo 3 de la Ley 10/ 1998, de 21 de abril, de Residuos.

Se entiende como desechos relacionados con la carga los restos de embalajes, elementos de trincado o sujeción, y otros, que se encuentran a bordo en bodegas de carga o tanques, que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga, según se definen en las Directrices para la aplicación del anexo V de MARPOL 73/78.

No se consideran desechos generados por buques los residuos de la carga, entendiendo como tales 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, ni los derrames del material de carga.

A los efectos de esta ley no estará incluida en el servicio portuario de recepción de desechos generados por los buques, la recogida de los residuos de carga y de las sustancias

que agotan la capa de ozono y los equipos que las contienen, a los que se hace referencia en el artículo 63 de esta ley.

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 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.

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, 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.

El conjunto de los medios disponibles en cada puerto deberá ser el adecuado para atender las necesidades de los buques que utilicen normalmente el puerto, sin causarles demoras innecesarias.

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 previsto en este artículo. Dicha tarifa fija, dependiente de las unidades de arqueo bruto (GT) del buque les 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.

Si la recogida se realizara 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, así como por las realizadas después del séptimo día de la escala, los buques abonarán directamente al prestador del servicio la tarifa que corresponda por los volúmenes recogidos. Los prestadores del servicio podrán convenir con sus usuarios, a su cargo, descuentos comerciales sobre la tarifa, en función, entre otros, de los tipos y volúmenes anuales de los desechos entregados.

La tarifa fija a aplicar a un buque en cada escala en un puerto será la resultante del producto de la cuantía básica (R) 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.

El valor de la cuantía básica (R) se establece en 80 €. El valor de la cuantía básica podrá ser revisado 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.

Los volúmenes de desechos correspondientes a los anexos I y V de MARPOL 73/78 efectivamente descargados serán abonados 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 en base a lo dispuesto en el párrafo anterior, 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.

El pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques es obligatoria 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 del artículo 132 de la Ley de Puertos. Esta tarifa será exigible a los sujetos pasivos de la tasa del buque en las condiciones establecidas para dicha tasa.

Se aplicarán las siguientes bonificaciones a la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques:

a) Cuando el buque disponga de un certificado de la Administración marítima en el que se haga constar que, por la gestión medioambiental del buque, por su diseño, equipos disponibles o condiciones de explotación, se generan cantidades reducidas de los desechos correspondientes: 20 por ciento.

b) Cuando el buque que en una escala no efectúa descarga de desechos del anexo I acredita ante la Autoridad Portuaria mediante un certificado expedido por la Administración marítima, la entrega de los desechos de dicho anexo, así como el pago de las tarifas correspondientes, en el último puerto donde haya efectuado escala, siempre que se garantice la recogida de todos los desechos de este tipo en dicho puerto, que no se haya superado la capacidad de almacenamiento del mismo desde la escala anterior y que tampoco se vaya a superar hasta la próxima escala: 50 por ciento.

c) Los buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, particularmente los dedicados a líneas de transporte marítimo de corta distancia, cuando ante la Autoridad Portuaria se acredite, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega de desechos generados por los buques de los anexos I y V, así como el pago de las tarifas correspondientes en alguno de los puertos situados en la ruta del buque, y que garantice la recogida de todos sus desechos cuando el buque haga escala en dicho puerto de forma que en ninguno de sus viajes se supere la capacidad de almacenamiento de cada tipo de desechos:  $100 \times [1 - (0,30/(n-1))]$  por ciento, siendo n el número medio de puertos diferentes en los que la línea marítima hace escala por cada periodo de siete días y siempre que n sea igual o mayor que 2.

En todo caso, los buques mencionados pagarán la tarifa que les corresponda, en cada puerto que escalen, como máximo una vez cada siete días, correspondiendo el importe total de la tarifa fija si se ha hecho descarga en ese periodo.

En el supuesto c), cuando el buque posea un plan que únicamente asegure la entrega de desechos sólidos del anexo V del Convenio MARPOL 73/78, la bonificación será la tercera parte de la que le corresponde de acuerdo con lo dispuesto en dicho supuesto; en caso de que



el buque posea un plan que sólo asegure la entrega de desechos líquidos del anexo I, la bonificación será de las dos terceras partes.

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 cantidades correspondientes a los volúmenes 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 y residuos 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 y residuos 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 y residuos 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.

En los casos contemplados en los apartados anteriores, no se tendrán en consideración los planes en los que intervengan instalaciones portuarias receptoras situadas en puertos extracomunitarios y que no figuren en los listados actualizados de Instalaciones de Recepción de la Organización Marítima Internacional (OMI), ni tampoco las descargas efectuadas en dichas instalaciones.

Las cantidades recaudadas con la tarifa fija contribuirán a la financiación de los costes de prestación del servicio y a promover las mejores prácticas ambientales desincentivando el vertido de desechos al mar. A estos efectos, y a partir de un volumen mínimo de desechos descargados, la Autoridad Portuaria podrá establecer bonificaciones a la tarifa fija por cada metro cúbico de desecho que se acredite haber descargado, previo informe vinculante de Puertos del Estado y siempre que dichas bonificaciones se incorporen a la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria, en un marco de competencia leal entre puertos.

d) Servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de mercancías. (Ver contenido en el punto 2.4 del Manual de Normativa Portuaria Nivel 1).

La prestación de los servicios portuarios se llevará a cabo por la iniciativa privada, rigiéndose por el principio de libre concurrencia, con las excepciones establecidas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

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. El plazo máximo de la licencia para la prestación de los siguientes servicios portuarios será el siguiente:

a) Servicio de practicaaje: 10 años.

b) Amarre y desamarre: 6 años.

c) Remolque portuario: 10 años.

d) Servicios al pasaje y de manipulación de mercancías:

1.º Sin inversión significativa: 6 años.

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

Cuando el titular de la licencia tenga otorgada en concesión o autorización una terminal marítima de pasajeros o de mercancías, con atraque en concesión o autorización: 20 años.

Cuando el titular de la licencia tenga otorgada en concesión o autorización una terminal marítima de pasajeros o de mercancías, sin atraque en concesión o autorización: 15 años.

En otro caso: 10 años.

3.º 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:

1.º Sin inversión significativa: 6 años.

2.º 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.

El plazo de vigencia de la licencia no será renovable cuando se haya limitado el número de prestadores de servicios, salvo el de las licencias relativas a los servicios al pasaje y de manipulación de mercancías que se presten sobre dominio público portuario otorgado en concesión al titular de aquél, que podrá ser renovado mientras se encuentre vigente dicha concesión y, en el caso de que el prestador no sea el titular de la concesión, exista un contrato en vigor a estos efectos con éste.

Cuando no exista limitación del número de prestadores, las licencias podrán ser renovadas, previa acreditación por el titular del cumplimiento de los requisitos previstos en esta ley y en las Prescripciones Particulares del servicio que se encuentren en vigor. La solicitud de renovación deberá presentarse en el semestre anterior a la expiración del plazo de licencia. Transcurrido el plazo de tres meses desde la solicitud sin que se notifique resolución expresa se entenderá otorgada la renovación.

Se crea en cada Autoridad Portuaria un Registro de empresas prestadoras de servicios portuarios en los puertos que gestiona, que tendrá carácter público y se dividirá en tantas secciones como servicios portuarios se relacionan en esta ley. La inscripción se practicará de oficio por la propia Autoridad Portuaria.

Se crea en Puertos del Estado el Registro General de empresas prestadoras de servicios portuarios, que tendrá carácter público y se dividirá por secciones, una por cada servicio portuario. La inscripción se practicará de oficio por Puertos del Estado, debiendo cada Autoridad Portuaria suministrarle información sobre las licencias otorgadas para la prestación de los servicios.

Por orden del Ministerio de Fomento se determinarán los datos que se deberán incluir en el Registro General y en los Registros de cada Autoridad Portuaria así como el procedimiento de inscripción.

En ningún caso la inscripción en dicho Registro podrá ser utilizada como ventaja para acceder a la prestación de los servicios portuarios, ni su ausencia como causa de exclusión.

Se crea igualmente un **Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios**, adscrito a Puertos del Estado, con la finalidad de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones.

Por acuerdo del Consejo Rector de Puertos del Estado se establecerá la composición y funcionamiento del Observatorio Permanente, debiendo quedar garantizada la presencia de las organizaciones más representativas y representativas de los prestadores, trabajadores y usuarios de los servicios portuarios. Puertos del Estado elaborará un informe anual de competitividad a partir de los análisis y conclusiones del Observatorio Permanente. Dicho informe será elevado al Ministerio de Fomento.

En el Consejo de Navegación y Puerto de cada Autoridad Portuaria, se constituirá un Comité de servicios portuarios del que formarán parte los usuarios de servicios u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas.

La Autoridad Portuaria consultará, al menos una vez al año, a dicho Comité en relación con las condiciones de prestación de dichos servicios, y, en particular, sobre las tarifas de los servicios portuarios abiertos al uso general, la organización y la calidad de los servicios, así como, en su caso, sobre el establecimiento, mantenimiento o revisión del acuerdo de limitación del número de prestadores de un servicio.

Los informes y Actas del Comité se remitirán al Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

### **3. EL SERVICIO DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA**

El servicio de señalización marítima gestionado por los organismos portuarios tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español, y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación.

La prestación de este servicio corresponde a cada Autoridad Portuaria en la zona geográfica que tenga asignada a estos efectos.

Quedan excluidos de este servicio:

- a) La instalación y mantenimiento de los dispositivos anteriormente citados, que sirvan para la aproximación y acceso del buque a los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas y el balizamiento de su zona de servicio.
- b) La instalación y mantenimiento del balizamiento de cualesquiera otras instalaciones de las Administraciones públicas o de organismos dependientes de ellas.
- c) La instalación y mantenimiento del balizamiento de instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino, susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación.
- d) El balizamiento de instalaciones y obstáculos artificiales, que deberán ser realizados y abonados por el titular, promotor, responsable o causante de los mismos.
- e) El servicio de balizamiento de las zonas de baño y de lanzamiento y varada de artefactos flotantes de recreo en las playas.
- f) Los dispositivos necesarios para señalar la aproximación, el acceso y la navegación por el interior de los puertos de titularidad estatal.

Asimismo, comprenderá el servicio de control y ayuda del tráfico marítimo costero que corresponda prestar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Corresponde a Puertos del Estado determinar la procedencia o no del balizamiento, estableciendo sus características técnicas y ubicación, previo dictamen de la Comisión de Faros, sin perjuicio del órgano o entidad competente para su instalación y mantenimiento. Por razones de seguridad o urgencia, Puertos del Estado podrá autorizar balizamientos provisionales, sin perjuicio de los que definitivamente sean aprobados. La composición y funciones de la Comisión de Faros serán determinadas por el Ministerio de Fomento.

En los supuestos previstos en los párrafos a), b), c), d) y e) del apartado 1, el proyecto de ejecución, la instalación y el mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima deberán ser ejecutados a su costa por la Comunidad Autónoma o Administración correspondiente, o por el concesionario o autorizado, por el titular, promotor o responsable de la instalación, o por el causante del obstáculo artificial, según proceda, de conformidad con la normativa y características técnicas y ubicación de los dispositivos que hayan sido aprobados por Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros.

A las Autoridades Portuarias, como parte del servicio de señalización marítima, se les asignan las siguientes funciones:

a) Aprobar los proyectos de ejecución o modificación de los dispositivos de señalización marítima cuya instalación y mantenimiento corresponda a la Autoridad Portuaria.

b) Garantizar el efectivo cumplimiento de los balizamientos establecidos por Puertos del Estado, de forma que, en el supuesto de que los responsables de su instalación y mantenimiento no los ejecuten en el plazo establecido, será ejecutado por la Autoridad Portuaria a costa de aquéllos.

c) Informar, con carácter vinculante, los proyectos de ejecución de nuevos dispositivos o modificación de los existentes, cuya instalación y mantenimiento corresponda a terceros.

d) Inspeccionar las ayudas a la navegación marítima cuya instalación y mantenimiento corresponde a terceros y, en su caso, a costa de éstos, la adopción de las medidas conducentes al restablecimiento del servicio, incluidas las derivadas del ejercicio de la potestad sancionadora, cuando proceda. Los responsables de la instalación y mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima tienen la obligación de comunicar tanto la puesta en servicio de nuevas señales, como las incidencias que se produzcan al Servicio Nacional de Coordinación de Radioavisos Náuticos Locales y Costeros, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima u órgano competente, a los efectos de su difusión a navegantes, cuando proceda, así como a Puertos del Estado. Las ayudas a la navegación a las que se refiere el apartado 1 son una información adicional a la suministrada por las cartas náuticas y, en su caso, por los avisos a navegantes, que deben ser interpretadas conjuntamente con dichos documentos náuticos.

Previamente a la aprobación de nuevos polígonos de cultivos marinos o de otras instalaciones ubicadas en el medio marino, susceptibles de poder representar un obstáculo a la navegación, la Comunidad Autónoma o Administración competente deberá remitir el proyecto que incluya la delimitación de los mismos a Puertos del Estado, a fin de que, en el plazo máximo de dos meses, determine las características técnicas y ubicación de su balizamiento, debiendo garantizarse por la Comunidad Autónoma o Administración competente la instalación y mantenimiento de dicho balizamiento.

Para la protección del servicio que prestan, garantizando su adecuada identificación y uso, el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, oída la Comisión de Faros, podrá establecer las servidumbres necesarias para garantizar la eficacia de las señales y de la prestación del servicio.

Previamente la Autoridad Portuaria correspondiente remitirá a Puertos del Estado la memoria técnica solicitando dichas servidumbres, las cuales se limitarán a garantizar el acceso a las ayudas y su efectividad. En el caso de las ayudas visuales, las servidumbres podrán referirse a la protección del cono de luz, sus colores, su cadencia y su ritmo, así como a la iluminación del fondo.

Las servidumbres de protección de las ayudas radioeléctricas no podrán suponer limitaciones superiores a las establecidas en la normativa vigente en materia de telecomunicaciones en cuanto a la protección del espacio radioeléctrico.

#### **4. LOS SERVICIOS COMERCIALES**

A los efectos previstos en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.

El desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios en el dominio público portuario se someterá al régimen jurídico previsto en la ley para los servicios comerciales. Los servicios comerciales se prestarán en régimen de concurrencia.

Los organismos públicos portuarios adoptarán medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de los mismos.

La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios por terceros requerirá la obtención de autorización de la Autoridad Portuaria. El plazo de vigencia de dicha autorización será el que se determine en el título correspondiente. Si la prestación del servicio comercial estuviera vinculada a la ocupación privativa del dominio público portuario, el plazo deberá ser el mismo que el autorizado para la ocupación demanial.

Asimismo, la prestación de los mismos, deberá ajustarse a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, en su caso, así como a las demás disposiciones normativas que sean de aplicación.

Cuando el desarrollo de una actividad o de un servicio requiera la ocupación de bienes de dominio público portuario, se tramitará un solo expediente, otorgándose un único título administrativo en el que por el mismo plazo se autorice la actividad y la ocupación del dominio público portuario.

El plazo máximo para notificar la resolución del expediente de otorgamiento de la autorización será de tres meses. Ésta se entenderá otorgada si transcorre el citado plazo sin que haya recaído resolución expresa, salvo que se requiera la ocupación privativa de bienes del dominio público portuario.

Los títulos habilitantes para la prestación de servicios comerciales deberán incluir, al menos, los siguientes contenidos:

- a) Objeto del servicio o de la actividad.
- b) Plazo de otorgamiento.
- c) Garantías que deban constituirse, incluidas las necesarias para cubrir posibles riesgos medioambientales.
- d) Condiciones y medios para garantizar la seguridad y calidad ambiental del servicio o actividad, así como su compatibilidad con el funcionamiento operativo del puerto.
- e) Tasa de actividad que corresponda.

Las autorizaciones podrán extinguirse por alguna de las siguientes causas:

- a) Transcurso del plazo previsto en la autorización.
- b) Revocación por incumplimiento de las condiciones establecidas en el título habilitante.



c) Por las demás causas previstas, en su caso, en las condiciones particulares establecidas por la Autoridad Portuaria.

La prestación de servicios comerciales por las Autoridades Portuarias estará limitada a atender las posibles deficiencias de la iniciativa privada. En contraprestación por estos servicios, dichos organismos exigirán las correspondientes tarifas, que tendrán naturaleza de precios privado.

Las operaciones de entrega y recepción de la mercancía, depósito, remoción y traslado de cualquier tipo, así como cualesquiera otras que no estén incluidas en el servicio de manipulación de mercancías, tal como se define en el artículo 130.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, tendrán la consideración de servicios comerciales, y para su ejercicio será preciso contar con la oportuna autorización de la Autoridad Portuaria.

#### **4.1. LOS CONSIGNATARIOS**

Se trata de la persona física o jurídica que actúa como intermediario independiente en nombre y por cuenta de un naviero o armador (propietario del buque). El Consignatario presta servicios al buque y a la tripulación, al tiempo que realiza todas aquellas gestiones, relacionadas con la entrada y estancia del buque en el puerto, que le sean encomendadas. Además, también actúa en nombre del armador como depositario de la mercancía mientras ésta se encuentra en la terminal portuaria.

El Agente Consignatario es, por así decirlo, el que defiende los intereses de la compañía naviera en cada uno de los puertos. Es imposible que cada armador o naviera posea sucursales en todos los puertos del mundo porque eso resultaría muy costoso, en su lugar está el Consignatario quien se encarga de gestionar los trámites necesarios para evitar contratiempos al buque.

Para garantizar las obligaciones del consignatario frente a la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima, el consignatario de buques deberá depositar ante la Autoridad Portuaria garantías económicas o avales bancarios suficientes, de acuerdo con los criterios que se determinen en el Pliego de Prescripciones Particulares a que se refiere la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El agente consignatario de un buque podrá renunciar unilateralmente a la consignación del mismo, debiendo comunicar de forma fehaciente a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima tal renuncia, que será efectiva respecto de cada Autoridad, una vez que se haya satisfecho a cada una de ellas sus deudas pendientes, hasta el momento de las respectivas comunicaciones.

#### **4.2. LAS TRANSITARIAS**

Las empresas transitarias son las que se dedican con carácter de actividad principal a organizadores de los transportes internacionales y en todo caso de aquéllos que se efectúen en régimen de tránsito aduanero, actividades para las que deberán estar habilitados, mediante autorización administrativa, siendo dichas actividades las siguientes:

a) Contratación en nombre propio con el transportista, como cargadores de un transporte que a su vez hayan contratado, asimismo en nombre propio, con el cargador efectivo, ocupando frente a éste, la función de transportista.

b) La recepción y puesta a disposición del transportista designado por el cargador, de las mercancías a ellos remitidas como consignatarios.

#### **4.3. AGENTES DE ADUANAS**

En caso de que el buque transporte mercancías es necesario presentar una declaración de importación/exportación en la que se recoja la cantidad de mercancía transportada para su registro en el Ministerio de Economía y Hacienda (del que depende Aduanas). Según sea el tipo de mercancía transportada se iniciarán los trámites para la inspección física (alimentos, animales...), en el resto de los casos suele tratarse únicamente de una inspección administrativa según la documentación entregada. Los trámites ante este organismo los realiza siempre el Agente de Aduanas.

#### **5. LAS EMPRESAS NAVIERAS**

Empresa naviera es la que explota comercialmente y con ánimo de lucro un buque (sea o no su propietario o su armador) ya armado y preparado para navegar, siendo el transporte de mercancías y/o pasajeros el supuesto más habitual y característico (aunque no el único) de explotación de un buque.

#### **6. CAPITANIA MARITIMA**

En aquellos puertos, o grupos de puertos, en los que se desarrolle un determinado nivel de actividades de navegación o lo requieran las condiciones de tráfico, seguridad o protección marítima, existirá una Capitanía Marítima. Reglamentariamente se establecen los requisitos mínimos que respondan a los criterios enunciados en el párrafo anterior, así como el procedimiento para la creación de estos órganos periféricos.

En los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas la Administración portuaria y la Capitanía Marítima coordinarán sus actuaciones para el cumplimiento de sus fines respectivos.

En los puertos en que no existan Consejos de Navegación y Puerto podrán existir Consejos de Navegación presididos por el Capitán Marítimo, como órganos de asistencia, información y colaboración en asuntos marítimos, cuya composición y funcionamiento se determinan reglamentariamente. El Capitán Marítimo, sin perjuicio de las instrucciones emanadas de la Dirección General de la Marina Mercante, ejercerá la dirección, organización y control de todos los servicios de la Capitanía Marítima así como, entre otras, las siguientes funciones

- La autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como el despacho de buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.
- La determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, correspondiendo a la Administración portuaria competente la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos. Asimismo, el Capitán Marítimo podrá autorizar el fondeo de los buques en aquellas aguas que no sean consideradas como zona de servicio de los puertos. Igualmente, el Capitán Marítimo podrá designar zonas prohibidas a la navegación por motivos de seguridad y protección marítima, seguridad de la navegación, prevención y lucha contra la contaminación marina u otras causas debidamente justificadas.

- La intervención en los procedimientos de determinación de las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos, mediante informe vinculante en lo que afecte a la seguridad marítima.
- La fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.
- La disponibilidad por razones de seguridad marítima de los servicios de practica y remolque en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- La dirección y control organizativos de la función inspectora de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.
- Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, salvo en los casos de contaminación que se produzca en la zona de servicio de los puertos, que corresponde a las Autoridades Portuarias, con las que tendrán un deber de especial colaboración en esos supuestos.

## **7. SALVAMENTO MARÍTIMO**

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, dotada de personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar, que desarrolla su actividad conforme al ordenamiento jurídico privado excepto en la formación de la voluntad de sus órganos, en el ejercicio de las potestades administrativas que tenga atribuidas y en los aspectos específicamente regulados en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en este capítulo y en sus estatutos, así como en la legislación general presupuestaria.

El Ministro de Fomento:

a) Fija las directrices de actuación de la Sociedad, aprueba el plan anual de objetivos, efectúa el seguimiento de su actividad y ejerce, sin perjuicio de otras competencias, el control de eficacia de acuerdo con la normativa vigente.

b) Ejerce, en todo caso, las facultades inherentes a la potestad reglamentaria que exija el funcionamiento de la Sociedad.