



OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS (Nivel 3)



Índice de Contenidos

INTRODUCCIÓN A LA COMPETENCIA DEFINIDA COMO OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS	8
1. RECEPCIÓN Y MANIPULACIÓN DE DESECHOS PROCEDENTES DE LOS BUQUES EN LOS PUERTOS	12
1.1. Recogida de desechos generados por buques	12
1.2. El Convenio MARPOL	25
1.2.1. Evolución histórica.	26
1.2.2. Prevención de la contaminación por crudo.	28
1.2.3. Consecuencias en caso de incumplimiento del MARPOL.	29
2. REAL DECRETO 1381/2002, DE 20 DE DICIEMBRE, SOBRE INSTALACIONES PORTUARIAS RECEPTORAS DE DESECHOS GENERADOS POR LOS BUQUES RECEPTORES DE CARGA.	30
2.1. Finalidad.....	30
2.2. Definiciones.	30
2.3. Ámbito de aplicación.....	32
2.4. Instalaciones portuarias receptoras.	33
2.5. Planes de recepción y manipulación de desechos.	37
2.6. Notificación.....	38
2.7. Entrega de los desechos generados por los buques.	39
2.8. Tarifas aplicables a la recepción de desechos generados por los buques.	40
2.9. Exenciones.	42
2.10. Entrega de los residuos de carga.....	45
2.11. Cumplimiento.	46
2.12. Medidas complementarias.....	47
2.13. Sanciones.	49
2.14. Evaluación.....	50
3. ORDEN FORM 30 56/2002, DE 29 DE NOVIEMBRE POR LA QUE SE ESTABLECE EL PROCEDIMIENTO INTEGRADO DE ESCALA DE BUQUES.....	51
3.1. Objeto.....	53
3.2. Ámbito de aplicación.....	53
3.3. Ventanilla única.....	54
3.4. Habilitación.....	54
4. MODELO DE DOCUMENTO ÚNICO DE ESCALA.	55



4.1.	Presentación del documento único de escala.	56
4.2.	Contenido.....	58
4.3.	Declarante.....	60
4.4.	Plazo, efectos y rectificaciones del documento único de escala.	61
4.5.	Buques de guerra.....	62
4.6.	Modelo DUE.....	62
4.6.1.	Ficha técnica.....	64
4.6.2.	Lista de Tripulantes y Pasajeros.....	64
4.6.3.	Datos adicionales de Tripulantes para los buques que realicen línea regular de cabotaje insular.....	65
4.6.4.	Notificación de residuos (RD 438/1994).....	65
4.6.5.	Detalle de suministros y otros servicios ofertados.	66
4.7.	Instrucciones para cumplimentar la DUE.	67
4.8.	Modelo de Acuse de Recibo DUE.....	73
4.9.	Modelo de Asignación de Fondeo.....	74
4.10.	Modelo Certificado de la Capitanía Marítima.	76
5.	VERTIDOS DE SUSTANCIAS PELIGROSAS DESDE TIERRA AL MAR	
	78	
5.1.	Definiciones relacionadas con el ámbito de vertidos.....	78
5.2.	Normas de emisión.....	80
5.3.	Excepciones.....	81
5.4.	Condiciones.	81
5.5.	Vigilancia.....	82
5.6.	Programas de eliminación de la contaminación.	83
5.7.	Programas para reducir la contaminación.	83
5.8.	Transferencia de contaminación.	84
5.9.	Funciones de las Comunidades Autónomas.....	84
5.10.	Funciones de la Administración del Estado.	86
5.11.	Valores límite, fechas fijadas para su cumplimiento y procedimientos de vigilancia y control que se deben aplicar a los vertidos.	87
5.12.	Objetivos de calidad, plazos fijados para su cumplimiento y procedimiento de vigilancia y control de dichos objetivos.....	89
5.13.	Métodos de medida de referencia.....	91
5.14.	Lista I de categorías y grupos de sustancias.....	93
5.15.	Lista II de categorías y grupos de sustancias.	94
6.	VOCABULARIO RELATIVO A LA NAVEGACIÓN EN AGUAS INTERIORES.....	97
7.	REGLAMENTO GENERAL DE PRACTICAJE	114



7.1.	El servicio de practicaaje.....	114
7.2.	Entrada, fondeo y atraque.....	119
7.3.	Servicio portuario de practicaaje portuario.....	120
7.3.1.	Gestión del servicio portuario de practicaaje en los puertos que dependan de la Administración General del Estado.....	120
7.3.2.	Condiciones de prestación y desarrollo del servicio portuario de practicaaje en los puertos que dependan de la Administración General del Estado.....	121
7.3.3.	Límites geográficos de prestación del servicio portuario de practicaaje.....	122
7.3.4.	Obligatoriedad del servicio portuario de practicaaje.....	123
7.3.5.	Excepciones a la obligatoriedad de utilización del servicio portuario de practicaaje.....	123
7.3.6.	Concurrencia de circunstancias especiales de seguridad.....	125
7.4.	Los prácticos.....	125
7.4.1.	Requisitos de titulación y profesionales.....	125
7.4.2.	Pruebas para el reconocimiento de la capacitación como práctico.....	126
7.4.3.	Período de prácticas y habilitación.....	127
7.4.4.	Nombramiento como práctico de un puerto o grupo de puertos determinado.....	128
7.4.5.	Habilitación temporal como prácticos.....	128
7.4.6.	Formación permanente, reciclaje y reconocimientos médicos.....	129
7.4.7.	Incompatibilidades.....	131
7.4.8.	Régimen laboral de los trabajadores del servicio portuario de practicaaje... ..	131
7.5.	Ordenación del servicio portuario de practicaaje en relación con la seguridad marítima.....	132
7.5.1.	Condiciones técnicas de prestación del servicio portuario de practicaaje por razones de seguridad marítima.....	132
7.5.2.	Discrepancias profesionales entre prácticos y Autoridades Portuarias.....	133
7.5.3.	Disponibilidad de los servicios portuarios de practicaaje y remolque por razones de seguridad marítima.....	133
7.5.4.	Comunicación de acaecimientos en relación con la seguridad marítima.....	134
7.6.	Responsabilidad derivada de la prestación del servicio portuario de practicaaje.....	135
7.6.1.	Responsabilidad civil.....	135
7.7.	Infracciones y sanciones relativas al practicaaje.....	136
7.7.1.	Concepto y clasificación de las infracciones.....	136
7.7.2.	Infracciones leves.....	136
7.7.3.	Infracciones graves.....	137
7.7.4.	Infracciones muy graves.....	139
7.7.5.	Responsables de las infracciones.....	140
7.7.6.	Responsabilidad de los prácticos integrados en la Corporación.....	142
7.7.7.	Sanciones.....	143
7.7.8.	Sanciones accesorias.....	144
7.7.9.	Medidas de carácter provisional.....	145
7.7.10.	Procedimiento.....	145
8.	LOS SERVICIOS PORTUARIOS:	147
8.1.	Concepto y clases de servicios portuarios.....	147
8.2.	Servicios prestados en los puertos de interés general.....	147
8.3.	Concepto y clases de servicios generales.....	148



8.4.	Concepto y clases de servicios básicos.	149
9.	ÓRGANOS DE DIRECCIÓN QUE GESTIONAN LAS OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS	152
9.1.	El Consejo de Administración.....	153
9.2.	El presidente.....	155
9.3.	El Director Técnico	157
9.4.	Consejo de Navegación y Puerto.....	157
10.	CARACTERÍSTICAS DE LAS OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS	158
10.1.	Operaciones portuarias que se realizan a la llegada del buque al puerto.	159
10.1.1.	Servicios de Practicaje:.....	165
10.1.2.	Servicio de Remolque Portuario	167
10.1.3.	Servicio de Amarre y Desamarre de buques.....	167
10.2.	Principales Operaciones Portuarias mientras el buque permanece en el puerto	169
10.2.1.	Servicios al pasaje.....	169
10.2.2.	Servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías...	172
10.2.3.	Servicios de depósito y transporte horizontal.	180
10.2.4.	Servicio de recepción de desechos generados por buques.	180
10.3.	Principales Operaciones Portuarias antes de que el buque abandone el puerto.	182
11.	LOS SERVICIOS BÁSICOS QUE SE PRESTAN A TRAVÉS DE EMPRESAS DE SERVICIOS.	184
11.1.	Prestadoras de servicios básicos:	184
11.1.1.	Pliegos reguladores y prescripciones particulares de los servicios básicos:	186
11.1.2.	Registros de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios Básicos:	187
11.1.3.	Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios Básicos:.....	188
11.2.	Prestadoras de Servicios Comerciales y otras actividades:	190
11.2.1.	Prestación de servicios comerciales y otras actividades por terceros.....	190
11.3.	Empresas Navieras:	194
11.4.	Capitanía Marítima	194
12.	MAQUINARIA Y UTILLAJE ASOCIADO A LA OPERATIVA DE SERVICIOS PORTUARIOS	195
13.	LAS NORMAS DE CONTRATACIÓN DE PUERTOS DEL ESTADO Y AUTORIDADES PORTUARIAS.....	205
13.1.	Pliegos reguladores y prescripciones particulares de los servicios básicos:	207
13.2.	Registros de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios Básicos:..	208



14. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN Y DE SERVICIOS DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL 209

14.1.	Libertad tarifaria	209
14.2.	Ámbito de aplicación	209
14.3.	Régimen jurídico.....	210
14.4.	Reglas generales	210
14.5.	Exenciones.....	215
14.6.	Gestión, revisión y garantías de cobro de las tasas	217
14.7.	Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.	219
14.8.	Coeficientes correctores.	229
14.9.	Bonificaciones.....	230
14.10.	Tarifas por servicios comerciales prestados por las Autoridad Portuaria.	239
14.11.	Exigibilidad de las tarifas.	239
14.12.	Exigibilidad de las tarifas.	240
14.13.	Reclamación previa a la vía judicial civil.	241

15. RÉGIMEN DE LAS TARIFAS POR SERVICIOS PORTUARIOS PRESTADOS POR LAS AUTORIDADES PORTUARIAS 242

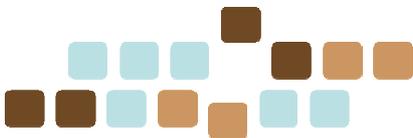
15.1.	Disposiciones generales.....	242
15.1.1.	Objetivos a cubrir.....	242
15.1.2.	Aceptación de las condiciones de la prestación de servicios.	243
15.1.3.	Facultades de control sobre las mercancías.	243
15.1.4.	Facturación relativa a bienes abandonados o litigiosos.	244
15.2.	Las tarifas por servicios portuarios.	245
15.2.1.	Ámbito y determinación.....	245
15.2.2.	Definiciones legales.....	248
15.2.3.	Aprobación de tarifas.	248
15.2.4.	Período de pago y recargos por demora.	250
15.2.5.	Reclamaciones contra las liquidaciones de tarifas.....	250
15.2.6.	Medidas para garantizar el cobro de las tarifas.....	251
15.2.7.	Exenciones.	252
15.2.8.	Clases de tarifas por servicios de gestión directa.....	253
15.3.	Tarifa T-0: señalización marítima.	253
15.3.1.	Definición y aplicación.	253
15.3.2.	Sujetos obligados al pago.	254
15.3.3.	Base de tarifa.	254
15.3.4.	Cuantía básica.	254
15.3.5.	Instrumentos de cooperación con otras Administraciones públicas y particulares.	256
15.4.	Tarifa T-1: buques.	256
15.4.1.	Definición y aplicación.	256
15.4.2.	Sujetos obligados al pago.	256
15.4.3.	Base de la tarifa.....	257



15.4.4.	Cuantía básica.	257
15.4.5.	Comienzo y término del período de prestación del servicio.....	264
15.4.6.	Anulación de reservas de atraque o fondeo.	264
15.4.7.	Prolongación del tiempo de atraque o fondeo.	265
15.4.8.	Atraque o fondeo sin autorización.	265
15.5.	Tarifa T-2: pasaje.	266
15.5.1.	Definición y aplicación.	266
15.5.2.	Sujetos obligados al pago.	266
15.5.3.	Cuantía básica de la tarifa.	267
15.5.4.	Modalidades de aplicación.	267
15.5.5.	Cruceros turísticos.	268
15.5.6.	Equipaje.	268
15.5.7.	Declaración de pasajeros.	268
15.5.8.	Navegación interior.	269
15.6.	Tarifa T-3: mercancías	269
15.6.1.	Definición y aplicación.	269
15.6.2.	Sujetos obligados al pago.	270
15.6.3.	Ámbito de aplicación.	270
15.6.4.	Cuantía básica de la tarifa.	271
15.6.5.	Reglas para la liquidación de esta tarifa.....	277
15.6.6.	Aplicación de la tarifa a los concesionarios.....	278
15.7.	Tarifa T-4: pesca fresca.....	278
15.7.1.	Definición y aplicación.	278
15.7.2.	Sujetos obligados al pago.	278
15.7.3.	Base de la tarifa.....	279
15.7.4.	Cuantía de la tarifa.....	280
15.7.5.	Obligaciones formales del sujeto obligado al pago.....	281
15.7.6.	Recargos por incumplimiento de las obligaciones del sujeto obligado al pago.	281
15.7.7.	Modalidades especiales de abono.....	282
15.7.8.	Incompatibilidades entre tarifas.	282
15.7.9.	Supuestos de inactividad.	283
15.7.10.	Facultades de comprobación de la Autoridad Portuaria.	283
15.8.	Tarifa T-5: embarcaciones deportivas y de recreo.....	283
15.8.1.	Definición y aplicación.	283
15.8.2.	Sujetos obligados al pago.	284
15.8.3.	Base de la tarifa.....	284
15.8.4.	Cuantía básica.	284
15.8.5.	Pago de las tarifas.	285
15.8.6.	Cambio del puesto de amarre.	286
15.8.7.	Régimen tarifario de los concesionarios.	286
15.8.8.	Reducciones de las tarifas.	287
15.8.9.	Período de aplicación.	288
15.9.	Tarifa T-6: grúas de pórtico.	288
15.9.1.	Definición y aplicación.	288
15.9.2.	Sujetos obligados al pago.	288
15.9.3.	Período de prestación del servicio.	288
15.9.4.	Cuantía básica de la tarifa.	289
15.9.5.	Solicitud de prestación del servicio.	289
15.9.6.	Dirección y responsabilidad del servicio.	290
15.9.7.	Servicios prestados por maquinistas dependientes del usuario.	290
15.9.8.	Servicios extraordinarios.....	291



15.10.	Tarifa T-7: almacenaje.	291
15.10.1.	Definición y aplicación.	291
15.10.2.	Sujetos obligados al pago.	292
15.10.3.	Base de la tarifa.	292
15.10.4.	Artículo 70. Cuantía de la tarifa.	293
15.10.5.	Determinación de la superficie sujeta a la tarifa.	293
15.10.6.	Determinación del tiempo reservado.	294
15.10.7.	Obligaciones del usuario.	295
15.11.	Tarifa T-8: suministros.	295
15.11.1.	Definición y aplicación.	295
15.11.2.	Cuantía y reglas específicas.	295
15.12.	Tarifa T-9: servicios diversos.	296
15.12.1.	Definición y aplicación.	296
15.12.2.	Cuantía y reglas específicas.	296
15.13.	Régimen regulador de la tarifa T- 1 Buques, aplicable al tráfico portuario que utiliza instalaciones en régimen de concesión administrativa otorgada con anterioridad a la entrada en vigor de esta Orden.	296
15.14.	Régimen regulador de la tarifa T-3 Mercancías, aplicable a determinados tráficos portuarios que utilizan instalaciones en régimen de concesión administrativa otorgada con anterioridad a la entrada en vigor de esta Orden. .	297
15.15.	Régimen regulador de la tarifa T-5, Embarcaciones deportivas y de recreo, aplicable a los tráficos portuarios que utilizan instalaciones construidas por particulares, en régimen de concesión administrativa otorgada con anterioridad a la entrada en vigor de esta Orden.	299
16.	REGULACIÓN DE LA ESTIBA Y LA DESESTIBA	300
17.	MAPA CONCEPTUAL	306
18.	BIBLIOGRAFÍA	309

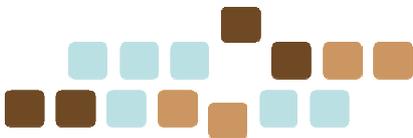


INTRODUCCIÓN A LA COMPETENCIA DEFINIDA COMO OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS

Definición de la competencia: Conjunto de conocimientos de las operaciones y servicios marítimos y terrestres relacionadas con el tráfico portuario, desde el momento de la solicitud de escala del Puerto hasta el depósito de mercancías o pasajeros en el canto del muelle, así como de los reglamentos reguladores de las mismas.

Conocimientos y Capacidades definidas para esta competencia:

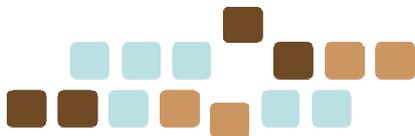
- los reglamentos y/o pliegos de remolque, practicaaje y amarre.
- los sistemas de trabajo del centro de control.
- la navegación en aguas interiores (calados, maniobras, etc.).
- las actividades del centro de control.
- las actividades realizadas por los distintos departamentos de la Entidad con relación a las operaciones y servicios portuarios.
- la operativa específica (maquinaria y utillaje) asociada a cada tipo de mercancías.
- la normativa de los órganos de dirección competentes (consejo de administración, comité de dirección, etc.) sobre servicios portuarios y operaciones portuarias.
- las operaciones y servicios que se realizan en el puerto relacionadas con el tráfico de mercancías, pasajeros y buques.



- las instalaciones asociadas a cada operación y/o servicio.
- las actividades y características de las empresas operadoras y prestatarias de servicio.
- las instituciones y organismos implicados en el tráfico de mercancías, pasajeros y buques, así como los trámites administrativos y documentales asociados.
- normativa general y procedimientos de actuación interna asociados a las operaciones y servicios portuarios.

Objetivos de aprendizaje. ¿Qué conocimientos y capacidades vas a alcanzar una vez estudiado el contenido del manual?

- Serás capaz de identificar y describir las distintas operaciones que se realizan en el puerto relacionadas con la recepción y manipulación de desechos procedentes de los buques.
- Conocerás las actividades del procedimiento integrado de escala de buques y el documento único de escala.
- Conocerás e identificaras las sustancias peligrosas que se vierten desde tierra al mar.
- Conocerás el vocabulario relativo a la navegación en aguas interiores.
- Conocerás el reglamento general de practicaje.
- Conocerás los órganos de dirección que gestionan las operaciones y servicios portuarios.

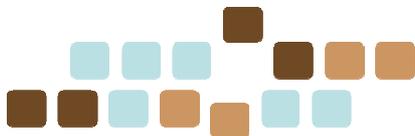


- Conocerás las características de las operaciones y servicios portuarios.
- Conocerás los servicios básicos que se prestan a través de empresas de servicios.
- Conocerás la maquinaria y utillaje asociado a la operativa de servicios portuarios.
- Conocerás las normas de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.
- Conocerás el régimen de prestación y de servicios de los puertos de interés general.
- Conocerás el régimen de las tarifas por servicios portuarios prestados por las autoridades portuarias.
- Conocerás como se regula la estiva y desestiba.

Resumen de los contenidos del manual

En este manual vas a encontrar una base adecuada de información sobre las operaciones y servicios que se prestan en el puerto, así como de las instituciones y organismos implicados, y de la normativa general y procedimientos de actuación interna asociados a las operaciones y servicios portuarios.

En primer lugar se exponen las distintas operaciones que se realizan en el puerto relacionadas con la recepción y manipulación de desechos procedentes de los buques.



Después las actividades del procedimiento integrado de escala de buques y el documento único de escala.

En tercer lugar se ven las sustancias peligrosas que se vierten desde tierra al mar.

En el cuarto punto se explica el vocabulario relativo a la navegación en aguas interiores.

En el siguiente apartado se expone el reglamento general de practicaje.

En el sexto punto se exponen los órganos de dirección que gestionan las operaciones y servicios portuarios.

También veremos las características de las operaciones y servicios portuarios.

Pasaremos después a los servicios básicos que se prestan a través de empresas de servicios.

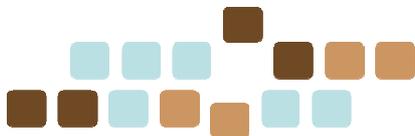
Después veremos la maquinaria y utillaje asociado a la operativa de servicios portuarios.

Expondremos las normas de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

Veremos el régimen de prestación y de servicios de los puertos de interés general.

Expondremos después el régimen de las tarifas por servicios portuarios prestados por las autoridades portuarias.

Por último veremos como se regula la estiva y desestiba.



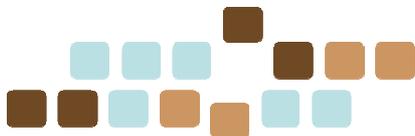
1. RECEPCIÓN Y MANIPULACIÓN DE DESECHOS PROCEDENTES DE LOS BUQUES EN LOS PUERTOS

1.1. Recogida de desechos generados por buques

La recogida en los puertos de los desechos generados por los buques, así como los residuos de su carga tienen por objeto prevenir la contaminación del mar por los buques. La adopción del Convenio MARPOL el 2 de noviembre de 1973 en la sede de la Organización Marítima Internacional (organismo de las Naciones Unidas responsable de la seguridad del transporte marítimo y la prevención de la contaminación marítima), marcó un hito decisivo en el camino para lograr este fin. De esta manera el Convenio abarcaba la contaminación ocasionada por hidrocarburos, productos químicos, sustancias perjudiciales transportadas en bultos, aguas sucias y basuras.

Pero la ratificación del Convenio requería la ratificación de 15 estados, cuyas flotas constituyesen no menos del 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, y hasta 1976 sólo se habían recibido tres ratificaciones (Jordania, Kenia y Túnez) que representaban menos del 1% de la flota mundial. Debido al gran número de accidentes ocurridos entre 1976 y 1977, la OMI celebró en febrero de 1978 una Conferencia Internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación. En ella se incorporaron medidas sobre el proyecto y operación de los buques tanque que se incorporaron al Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación de los buques de 1973 (Protocolo de 1978 del MARPOL).

Como el Convenio de 1973 no había entrado en vigor, el Protocolo de 1978 del Marpol integró el Convenio original. A este nuevo instrumento se le llamó Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973,



modificado por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), y finalmente entró en vigor el 2 de octubre de 1983 (para los anexos I y II).

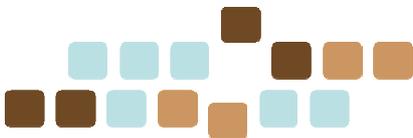
El Convenio MARPOL 73/78 comprende una serie de reglas que tienden a prevenir a la vez que a minimizar la contaminación de buques. Estas reglas se agrupan en seis anexos:

- Anexo I. Contaminación producida por aceites.
- Anexo II. Contaminación por sustancias líquidas contaminantes a granel.
- Anexo III. Contaminación por sustancias peligrosas transportadas por mar.
- Anexo IV. Contaminación por aguas residuales
- Anexo V. Prevención por contaminación de basuras.
- Anexo VI. Prevención de la contaminación del aire.

Estos anexos han entrado en vigor en diferentes fechas a medida que han sido ratificados por los países necesarios para ello. De este modo y tal como se recogía anteriormente los anexos I y II entraron en vigor el 2 de octubre de 1983, el anexo V el 31 de diciembre de 1988, el anexo III el 1 de julio de 1992, el anexo IV el 1 de agosto de 2005 y el anexo VI el 19 de mayo de 2005.

A pesar del desarrollo normativo que ha supuesto el convenio MARPOL la realidad es que sólo en Europa se estima que circulan 1000 millones de toneladas de hidrocarburos por sus aguas y se registran cerca de 3000 vertidos ilegales de petróleo anuales.

Las causas más frecuentes que impulsan a realizar descargas ilegales al



mar son:

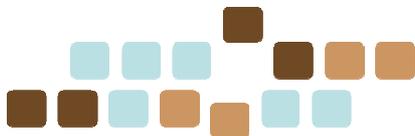
- falta de instalaciones de recepción en los Puertos.
- Retrasos importantes en la recepción de residuos con los consiguientes perjuicios para los navieros.
- Altos costes por el uso de instalaciones.
- Mal estado de operación de los separadores de agua/aceite abordo.
- Falta de información de la disponibilidad de instalaciones adecuadas.

Por otra parte y a pesar de la normativa MARPOL son pocos los contaminadores que terminan siendo castigados. Esto es debido a que la consecución de pruebas para llevar a los infractores ante las autoridades competentes es especialmente compleja y requiere medios especializados.

Además de endurecer la normativa internacional, que podría incluso atribuir responsabilidades penales a los infractores, es fomentar la entrega de estos desechos. Para ello es necesario que los puertos dispongan de las instalaciones adecuadas.

En las costas españolas que se encuentran en las principales rutas del comercio de hidrocarburos del mundo, no existe un sistema de vigilancia que pueda controlar e identificar a los buques que realizan vertidos ilegales en sus aguas.

Hay que hacer notar por otra parte, que si bien los accidentes de petroleros atraen la atención internacional (y de hecho sirven para activar nueva legislación que sirva para evitarlos), éstos no constituyen una fuente de contaminación de hidrocarburos en los mares. Se estima que los vertidos por accidentes ascienden a 37 millones de galones anuales en todo el mundo



mientras que los vertidos por operaciones rutinarias superan los 137 millones.

Asimismo por todo lo anterior la Comisión Europea manifestó su preocupación por la contaminación de los mares y costas de los Estados miembros y conscientes de que existían elementos que podían ser mejorados aprobó la directiva 2000/59 sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga.

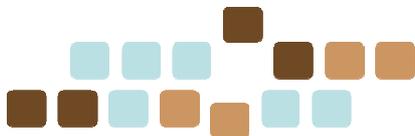
La finalidad de la directiva es reducir las descargas al mar de desechos generados por buques y residuos de carga, especialmente de carácter ilícito, procedentes de buques que utilicen los puertos de la Comunidad, mejorando la disponibilidad y el uso de las instalaciones portuarias receptoras de dichos residuos y desechos e incrementando así la protección del medio marino.

Como se indicaba anteriormente, uno de los motivos que podían fomentar el vertido de desechos era la falta de instalaciones portuarias receptoras. La directiva impone a los Estados miembros que velen por que los puertos dispongan de tales instalaciones que satisfagan las necesidades de los buques que utilicen normalmente el puerto y lo hagan sin provocarles demoras innecesarias.

La directiva impone también la elaboración y puesta en práctica de un Plan de recepción y manipulación de desechos. Estas obligaciones han sido recogidas en la transposición de la directiva al ordenamiento jurídico español.

Para evitar las demoras innecesarias, la directiva plantea un aviso con antelación suficiente que permita al prestador del servicio planificar la operación.

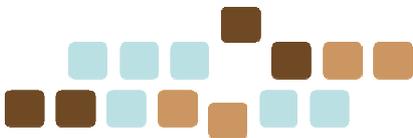
Otro de los elementos importantes que recoge la directiva es la estructura tarifaria del servicio. Obliga a todos los buques que hagan escala en un puerto a contribuir en una proporción significativa a los costes de estas



instalaciones, con independencia del uso real que haga de las instalaciones. Se podrán reducir las tarifas aplicadas si la gestión medioambiental del buque, o bien su diseño, equipo o explotación son tales que el capitán puede demostrar que genera cantidades reducidas de desechos.

El 20 de diciembre de 2002, se traspuso la directiva 2000/59 al ordenamiento jurídico español a través del Real Decreto 1381/2002 sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga. Este Real Decreto es de aplicación a todos los puertos españoles, ya sean de competencia de la Administración del Estado o de competencia de las Comunidades Autónomas. Bajo el espíritu de la directiva pretende intensificar la protección del medio marino y mejorar la disponibilidad y el uso de instalaciones portuarias receptoras de desechos. A tal efecto se regula el procedimiento de comunicación previa de la cantidad y tipo de residuos transportados por los capitanes por los capitanes de los buques que arriben a los puertos españoles, se incentiva, dentro del sistema tarifario general, el uso de las instalaciones portuarias receptoras, se prevé la aprobación de los planes de recepción y manipulación de residuos por las entidades gestoras de los puertos y, por último se intensifica el ejercicio de las facultades de inspección y de adopción de medidas cautelares por parte de las Capitanías Marítimas.

Este Real Decreto afecta a los desechos generados por buques y los residuos procedentes de la carga incluidos en los anexos I, IV y V del Convenio MARPOL 73/78 y obliga a los puertos a disponer de instalaciones adecuadas para la recepción de desechos generados por buques, que satisfagan las necesidades de los buques que habitualmente utilicen el puerto y de aquellos tipos de buques que aunque no utilicen habitualmente el puerto, participen en el tráfico más relevante de mercancías con dicho puerto, sin causarles demoras innecesarias.



Atendiendo a los tipos de desechos generados por los buques o residuos de carga que reciban, las instalaciones portuarias receptoras se clasifican en las siguientes categorías:

a) Marpol anexo I. Las que reciben desechos generados por los buques o residuos de carga de los incluidos en el anexo I del Convenio Marpol 73/78. Esta clase se subdivide a su vez en tres subclases:

1ª Tipo A. Las que reciben desechos generados por buques o residuos de carga de petróleo crudo y agua de lastre contaminada con petróleo crudo.

2ª Tipo B. Las que reciben desechos generados por los buques o residuos de carga de hidrocarburos y aguas de lastre contaminados con productos petrolíferos distintos del petróleo crudo y cuya densidad es menor de 1.

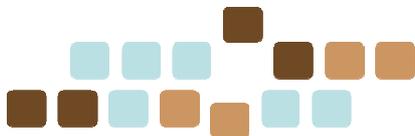
3ª Tipo C. Las que reciben desechos generados por buques procedentes de las sentinas de la cámara de máquinas o de los elementos de depuración de combustible y aceites de los motores de los buques.

b) Marpol anexo II: las que reciben residuos de carga de sustancias nocivas líquidas de los buques, incluidas en el anexo II del Convenio Marpol 73/78.

c) Marpol anexo IV: Las que reciben aguas sucias de los buques incluidas en el anexo IV del Convenio Marpol 73/78.



d) Marpol anexo V: las que reciben basuras sólidas de los buques, incluidas en el anexo V del Convenio Marpol 73/78.



e) Otros desechos y residuos. Se incluyen los no incluidos en los anteriores.

El Real Decreto establece la obligatoriedad del prestador del servicio de cumplimentar documentalmente un registro de servicios que presten a los buques, donde figurarán como mínimo los siguientes datos:

- a) Fecha y hora del comienzo de la prestación del servicio.
- b) Fecha y hora de la finalización del servicio.
- c) Nombre y bandera del buque.
- d) Cantidad y tipo del residuo recibido.
- e) Incidencias acaecidas durante la prestación del servicio.

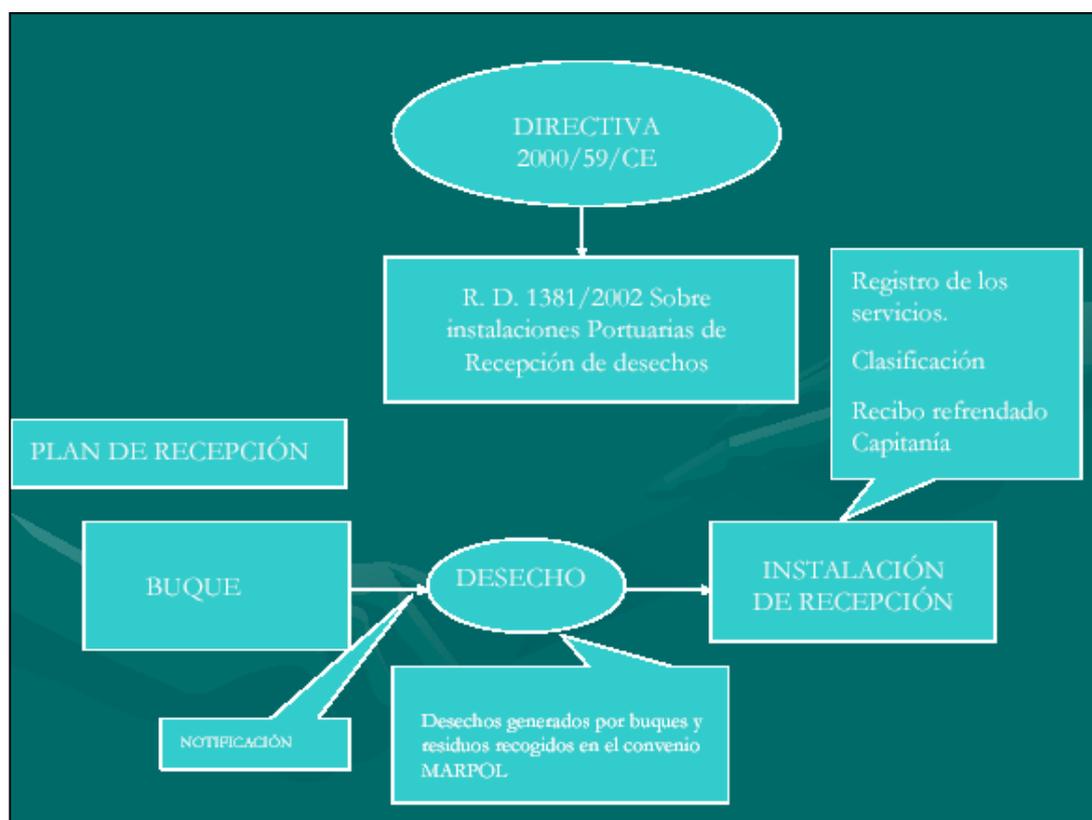
Recogiendo los principios de la directiva, el Real Decreto establece que los costes del servicio de gestión de los desechos generados por los buques se han sufragado mediante el pago por parte de los buques a través de un sistema de recuperación de costes que incentive que los buques no descarguen sus desechos en el mar. Se establecen, para el sistema tarifario, los siguientes principios:

- a) Todo buque que haga escala en un puerto español contribuirá en una proporción significativa de los costes, con independencia del uso real que haga de las instalaciones.
- b) La parte de la tarifa no cubierta por la tarifa mencionada se cubrirá por una tarifa complementaria en función del tipo y la cantidad efectivamente entregada de los desechos generados por el buque correspondiente.
- c) Podrá establecerse un sistema de reducción de estas tarifas para aquellos buques cuyo capitán pueda demostrar ante la Capitanía Marítima

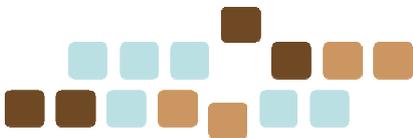


del puerto de escala, mediante la presentación de la documentación e inspección de las condiciones del buque alegadas, que la gestión medioambiental del buque, o su diseño, equipo o explotación son tales que el buque genera cantidades reducidas de desechos.

El Real Decreto prevé exenciones para los buques que justifiquen la existencia e implantación de un plan de recogida.



Aprovechando la elaboración de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, el legislador introdujo los principios de la Directiva 2000/59, así como los del Real Decreto 1381/2002. De este modo, para incentivar la entrega y facilitar la recogida de desechos generados por buques en los puertos de interés general, se estableció como servicio portuario básico que el legislador



dotó de unas obligaciones de servicio público y potenciando por tanto dicho servicio dentro de la operación portuaria.

Las obligaciones de servicio público son de necesaria aceptación por todos los prestadores de este servicio y entre ellas se encuentran:

- Mantener la continuidad y regularidad de los servicios en función de las características de la demanda, salvo causas de fuerza mayor.
- Cooperar con la Autoridad Portuaria y la Administración Marítima y, en su caso, con otros prestadores del servicio, en labores de salvamento, extinción de incendios y lucha contra la contaminación, cuando sean necesarias, así como en la prevención y control de emergencias.
- Someterse a la potestad tarifara cuando proceda, en las condiciones establecidas en las prescripciones particulares que rige el título habilitante.
- Colaborar en la formación práctica en la prestación del servicio.

Cuando lo requieran las circunstancias por ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, las Autoridades Portuarias podrán asumir la prestación del servicio o concurrir a la prestación del mismo con la iniciativa privada.

Para incentivar la descarga de desechos generados por los buques (concretamente los de los anexos I, IV y V) se estableció una tarifa por el no uso del servicio.



Tamaño buque Registro bruto (GT)	Tarifa fija — €
0-1.000	0,8C ₁
1.001-5.000	1,5C ₁
5.001-10.000	3C ₁
10.001-25.000	4C ₁
25.001-50.000	6C ₁
50.001-100.000	10C ₁
> 100.000	12C ₁

Donde C1 es una cantidad que se estableció en 60 € y que será actualizada anualmente con el IPC.

Esta tarifa se puede reducir en un 20% cuando se disponga de un certificado de la Administración Marítima en el que se haga constar que, por la gestión medioambiental del buque e generan cantidades reducidas de desechos.

Existen una serie de exenciones al pago de esta tarifa como son entre otros, los buques de guerra, embarcaciones de pesca fresca, embarcaciones deportivas menores, buques de línea regular cuando acrediten la existencia de un plan de entrega de desechos.



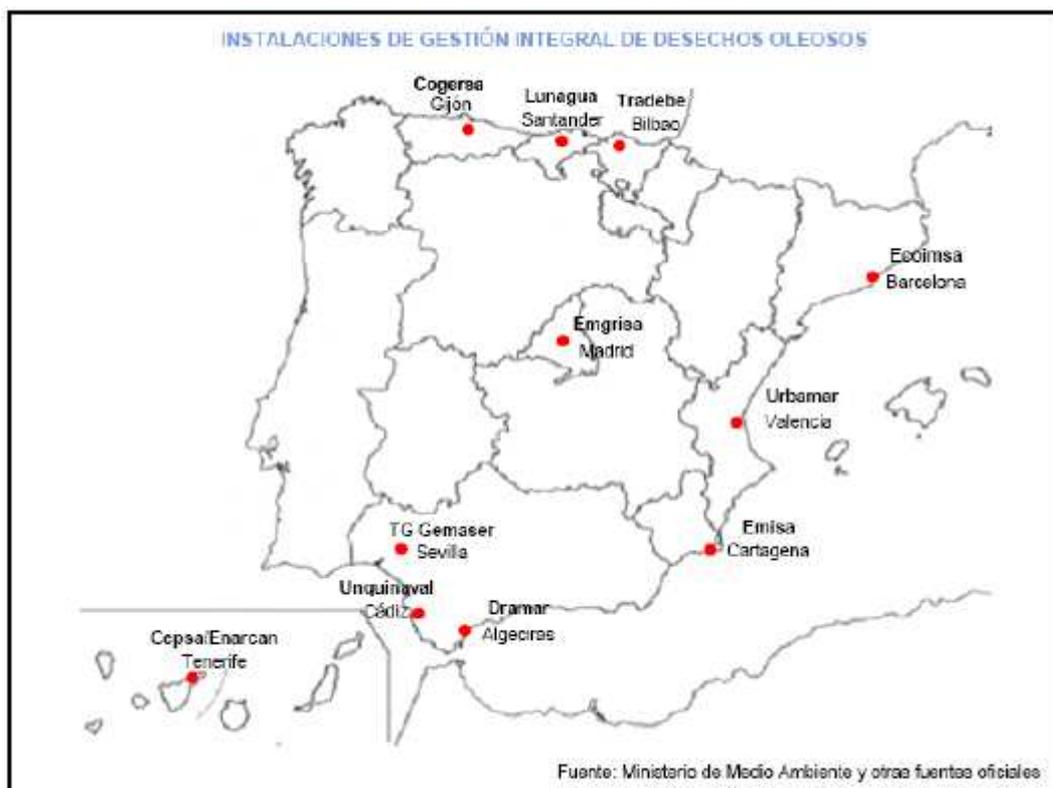
Como se explicaba anteriormente, es necesario para la recogida de desechos, la existencia de instalaciones que lo permitan y que no causen una demora innecesaria a los buques. En los puertos de interés general existen instalaciones para recoger los siguientes desechos:



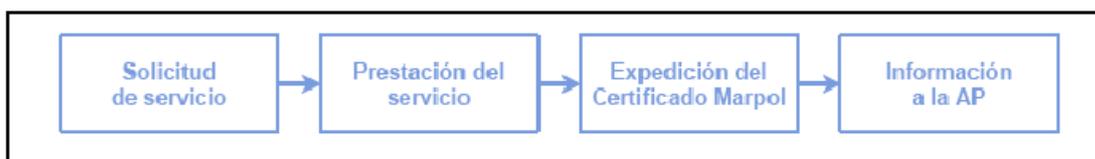
	Aguas sucias de lastre	Lavado de tanques	Mezclas oleosas con contenidos químicos	Costras y lodos de la limpieza de tanques	Sentinas	Desechos de fuel-oil
Santander	x	x	✓	✓	✓	✓
Avilés	x	x	✓	✓	✓	✓
Gijón	x	x	✓	✓	✓	✓
Ferrol	✓	✓	✓	✓	✓	✓
A Coruña	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Vilagarcía	x	x	✓	✓	✓	✓
Marín	x	x	✓	✓	✓	✓
Vigo	x	x	✓	✓	✓	✓
Huelva	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Algeciras	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Tenerife	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Las Palmas	x	x	✓	✓	✓	✓
Almería	x	x	✓	✓	✓	✓
Garrucha	x	x	✓	✓	✓	✓
Carboneras	x	x	✓	✓	✓	✓
Águilas	x	x	✓	✓	✓	✓
Cartagena	x	x	✓	✓	✓	✓
Valencia	x	x	✓	✓	✓	✓
Alicante	x	x	✓	✓	✓	✓
Burriana	x	x	✓	✓	✓	✓
Sagunto	x	x	✓	✓	✓	✓
Gandía	x	x	✓	✓	✓	✓
Castellón	x	x	✓	✓	✓	✓
Palma	x	x	✓	✓	✓	✓
Ibiza	x	x	✓	✓	✓	✓
Mahón	x	x	✓	✓	✓	✓
Barcelona	x	x	✓	✓	✓	✓
Tarragona	x	x	✓	✓	✓	✓



Los productos que más contaminan el mar son los correspondientes al anexo I. Los puertos deben tener instalaciones para su recogida que deben estar incluidas dentro de los Planes de Recepción, no obstante, es importante que la empresa que los recoge los entregue a un gestor autorizado por la Comunidad Autónoma correspondiente, para el tratamiento de los mismos.



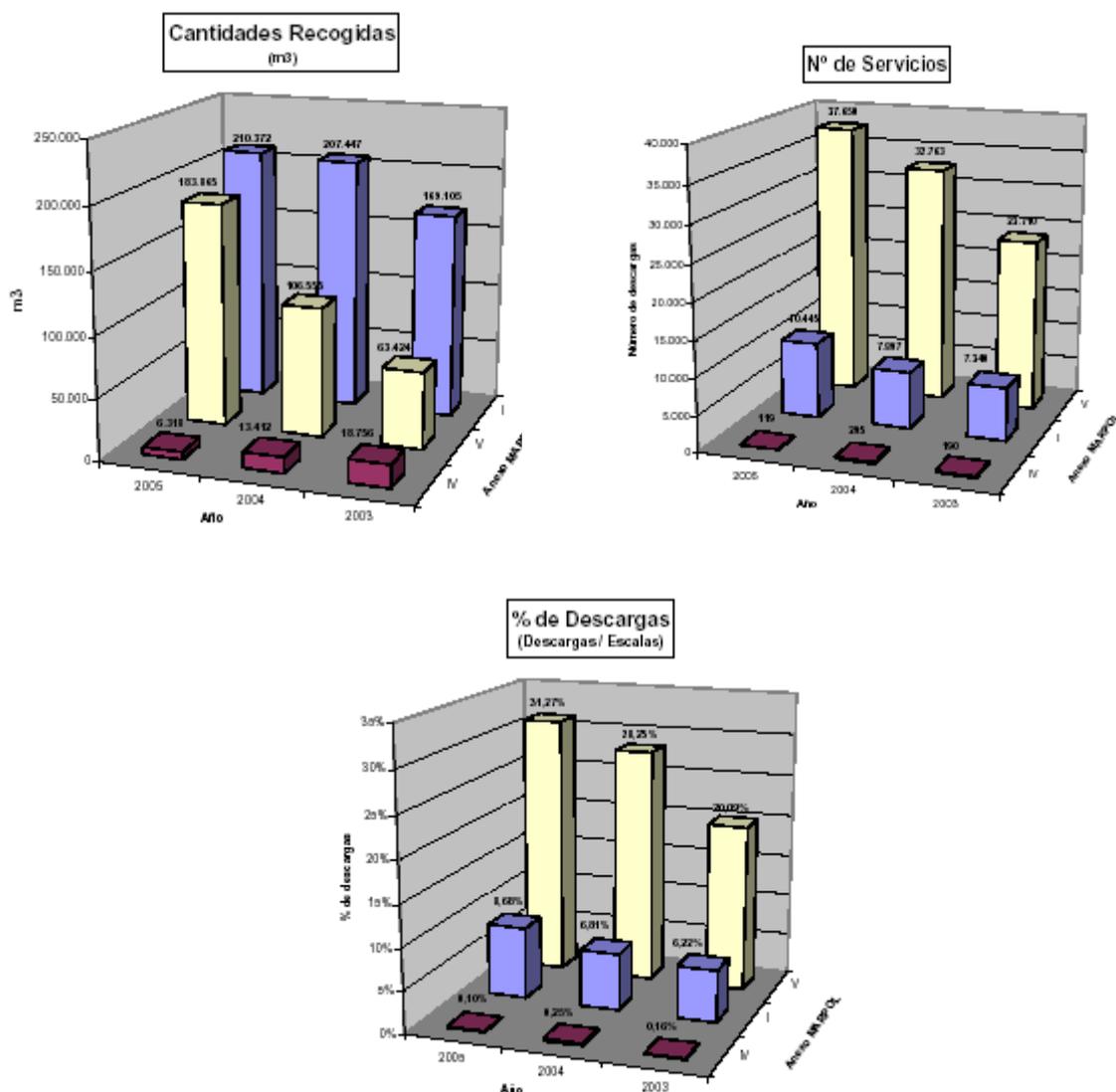
Además de tener los medios adecuados es importante para una gestión eficaz del servicio una notificación previa por parte del buque que permita al prestador del servicio adecuarse a la demanda y evitar causar demoras innecesarias.

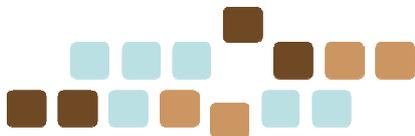




El mecanismo de solicitud del servicio, así como el certificado posterior del prestador por la utilización del servicio, viene regulado por el RD 1381 y sigue el desarrollo del esquema anterior.

Tanto la directiva como el Real Decreto establecieron la obligatoriedad de realizar un informe sobre el cumplimiento de esta normativa para su remisión a la Comisión Europea. Puertos del Estado ha sido el responsable de elaborar dicho informe (para los puertos de interés general) y en él se detallan las cantidades de desechos recogidos en los tres últimos años y que se indican a continuación.





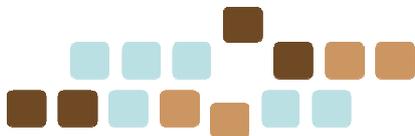
1.2. El Convenio MARPOL

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, también llamado Convenio MARPOL, es el instrumento jurídico internacional encargado de prevenir la contaminación del medio marino producida por buques ya sea en el normal transcurso de sus actividades económicas o por accidentes marítimos.

Su redactado actual comprende los tratados adoptados en 1973 y 1978 junto a una serie de protocolos adoptados posteriormente a fin de adaptar jurídicamente la nueva realidad socioeconómica en el sector del transporte marítimo de mercancías siempre bajo el auspicio de la Organización Marítima Internacional, OMI, con sede en Londres.

El primer MARPOL, adoptado el 2 de noviembre de 1973, cubría la contaminación producida por aceites, productos químicos, sustancias peligrosas y desechos. El Protocolo de 1978 se adoptó en febrero de ese año como respuesta a una serie de accidentes producidos entre los años 1976 y 1977, y terminó por absorber el redactado original de modo que hoy se refiere técnicamente a la combinación de ambos instrumentos con el nombre de Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación Marina producida por Buques de 1973 modificada por el Protocolo de 1978 (en adelante la Convención).

La Convención comprende una serie de reglas que tienden a prevenir a la vez que minimizar la contaminación de buques incluyendo seis diferenciados anexos: primero, reglas para la prevención de contaminación producida por aceites; segundo, reglas para el control de la contaminación por sustancias líquidas contaminantes a granel; tercero, prevención de contaminación por sustancias peligrosas transportadas por mar; cuarto, prevención de contaminación por 'sewage' de buques; quinto, prevención de

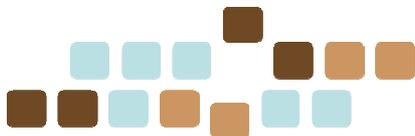


contaminación por desechos de buques y sexto, prevención de contaminación del aire producida por buques, no estando éste último aun en vigor. Parece interesante resaltar en este punto que la Convención sólo establece como obligatorio para los Estados Parte el aceptar los dos primeros anexos, dejando la aplicación de los restantes a la libre elección de los mismos.

1.2.1. Evolución histórica.

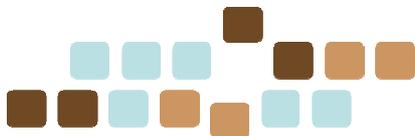
El camino que ha seguido la comunidad internacional hasta la adopción de la Convención ha sido largo y lleno de incidencias. Fue en la primera mitad del siglo XX cuando se reconoció por primera vez que la contaminación por derrame de aceites al mar era un problema grave que debía resolverse cuanto antes. Prueba de ello son las numerosas medidas jurídicas adoptadas por gran número de países que a nivel nacional trataban de proteger sus aguas territoriales antes de los años cincuenta. Fue el Reino Unido quien tomó la batuta internacional para poner de acuerdo al mayor número de países posible y adoptar la llamada OILPOL de 1954, o Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación Marítima producida por vertido de Crudo.

Este primer paso se vio insuficiente ante el accidente del petrolero Torrey Canyon, cuando en el año 1967 embarrancó al adentrarse en el Canal de la Mancha vertiendo nada menos que 120.000 toneladas de crudo en el que fue el mayor vertido jamás producido. Este accidente hizo que la OMI retomara con más fuerza su cometido de prevenir la contaminación del medio marino por medio de la adopción, seis años después, de la Convención de 1973.



Con todo, el éxito de la OMI no fue correspondido en la realidad práctica. Eran necesarios quince países, que representasen en conjunto más del cincuenta por ciento de la flota mundial, para que la Convención entrase en vigor. En 1976 tan sólo se habían recibido las ratificaciones de Jordania, Kenya y Túnez, representando entre las tres menos de un uno por ciento de la flota mundial. Quedaba claro pues que la Convención jamás iba a entrar en vigor a pesar de su reconocida importancia para la protección del medio marino.

La reacción de la OMI llegó en el año 1978, cuando en el mes de febrero celebró la Conferencia para la Seguridad de los Petroleros y Prevención de la Contaminación. Llegando incluso a incluir normativa relativa a la construcción de grandes petroleros, ésta Conferencia permitía a los Estados Parte ratificar el primer Anexo de la Convención de 1973 sin necesidad de suscribir el segundo Anexo hasta pasados tres años de su entrada en vigor, lo cual daba margen suficiente a los Estados para adoptar las medidas técnicas y económicas necesarias, sobreponiéndose así a la mayor traba que los mismos encontraban para suscribir la Convención. De este modo, la Convención entró en vigor el dos de octubre de 1983.

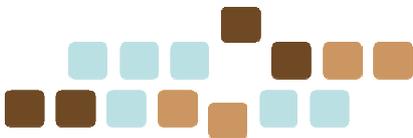


1.2.2. Prevención de la contaminación por crudo.

Este primer Anexo de la Convención permite el derrame de aceites por el transcurso normal de las operaciones del buque en tres casos: primero, la cantidad vertida no puede superar un 1/15,000 parte de la capacidad total de carga del petrolero; segundo, la cantidad vertida no puede exceder los sesenta litros por milla navegada y, tercero, ningún vertido podrá llevarse a cabo a menos de cincuenta millas náuticas de la costa más cercana.

Es importante resaltar que la Convención de 1973 ha adoptado en éste Anexo el sistema llamado 'load on top', el cual debe usarse para los viajes 'de vacío' o 'de lastre' en los que los petroleros bien regresan con sus tanques vacíos a su puerto base bien se dirigen al puerto o punto de carga en busca de nueva mercancía. Este sistema establece lo siguiente: un petrolero, en su viaje 'de lastre' (una vez vaciados sus tanques en destino), llena los tanques sucios con agua. Otros tanques son limpiados en puerto y son llenados con agua, que en este caso será limpia. El remanente de los tanques limpiados es llevado a un tanque especial previsto para tal propósito. Pasados unos días, el agua usada como lastre en los tanques sucios se asenta en el fondo del tanque de modo que el remanente de crudo emerge a la cima del tanque. El agua que ha quedado en el fondo es decantada, y tras varias repeticiones del decantado y poso del agua en el fondo, el nuevo cargamento de crudo es cargado sobre el crudo remanente, y de ahí el termino 'load on top' o 'carga encima'.

Una introducción importante de la Convención de 1973 es el incluir una serie de zonas marinas en las que, por su especial vulnerabilidad a la contaminación, queda estrictamente prohibido el vertido de aceites por pequeño que éste sea. Dichas zonas incluyen el Mar Mediterráneo, el Mar Negro, el Mar Báltico, el Mar Rojo y todos los Golfos de la costa del planeta. En este sentido, los petroleros que trabajen en estas zonas están obligados



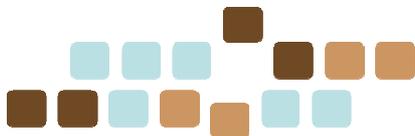
a contar con facilidades que permitan ejercer el sistema 'load on top' así como el disponer de medios necesarios para llevar a cabo descarga controlada de crudo en las instalaciones previstas a tal efecto en tierra.

El Protocolo de 1978 introdujo una serie de cambios a éste primer Anexo de la Convención. Entre ellas es de destacar la obligatoriedad de instalar tanques de lastre en buques tanque de más de 20.000 toneladas (siendo este tonelaje de más de 70.000 en la Convención). Así mismo, el Protocolo llega a regular la ubicación de estos tanques en un lugar 'pertinente' dentro de la distribución del buque, de modo que no sirvan además para proteger los tanques principales en caso de colisión o embarrancamiento.

1.2.3. Consecuencias en caso de incumplimiento del MARPOL.

Si un buque viola lo previsto por el MARPOL dentro de la jurisdicción de un Estado Parte, se puede aplicar la pena prevista bien por la ley de ese Estado Parte, bien por la ley del Estado cuyo pabellón enarbola el buque en cuestión.

Los certificados de navegabilidad del buque deben ser puestos en tela de juicio. De este modo, si hay indicios que lleven a concluir que el buque en cuestión o sus aparejos de navegación no se corresponden con lo exigido para la obtención del certificado internacional de navegabilidad, o si, directamente, el buque no dispone de certificado de navegabilidad alguno, la autoridad que lleve a cabo la inspección (una autoridad portuaria, por ejemplo) puede detener al buque hasta que éste no haya tomado las medidas necesarias que garanticen la protección del medio marino.



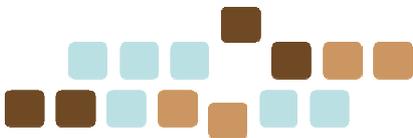
2. REAL DECRETO 1381 /2002, DE 20 DE DICIEMBRE, SOBRE INSTALACIONES PORTUARIAS RECEPTORAS DE DESECHOS GENERADOS POR LOS BUQUES RECEPTORES DE CARGA.

2.1. Finalidad.

Este Real Decreto tiene por finalidad reducir las descargas al mar de los desechos generados por los buques y los residuos del cargamento que transportan, impidiendo las descargas de carácter ilícito, procedentes de los buques que utilicen los puertos españoles, mejorando la disponibilidad y el uso de instalaciones portuarias de recepción de dichos residuos y desechos e incrementando así la protección del medio marino.

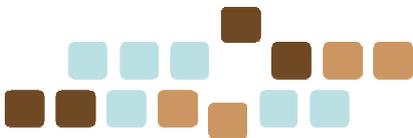
2.2. Definiciones.

1. A efectos de lo dispuesto en este Real Decreto, se entiende por:
 - a. *Buque*: Todo tipo de embarcaciones de navegación marítima que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes.
 - b. *Marpol 73/78*: El Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques, de 1973, modificado por su Protocolo de 1978, en su versión vigente.
 - c. *Desechos generados por los buques*: Todos los desechos, incluidas las aguas residuales y los residuos distintos de los del cargamento, producidos durante el servicio del buque y que estén regulados por los anexos I, IV y V de Marpol 73/78, así como los desechos relacionados con el cargamento según se definen en las Directrices para la



aplicación del anexo V de Marpol 73/78.

- d. *Residuos de carga*: Los restos de cualquier material del cargamento que se encuentren a bordo en bodegas de carga o tanques y que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, incluidos los residuos resultantes de las operaciones de carga y descarga y los derrames.
- e. *Instalación portuaria receptora*: La entidad gestora o la empresa autorizada para la recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga y, en su caso, para el almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de aquéllos, y su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente. Dicha empresa deberá estar dotada de los medios materiales, fijos, flotantes o móviles, medios humanos, organizativos y procedimentales adecuados para el desarrollo de la actividad de recepción y, si procede, de las demás actividades referidas, en las condiciones establecidas en el presente Real Decreto y en las demás normas que sean aplicables.
- f. *Buque de pesca*: Todo buque equipado o utilizado a efectos comerciales para la captura de peces u otros recursos vivos del mar. En particular, se entenderá por buque de pesca fresca aquel que carezca de la capacidad de congelación de los recursos extraídos.
- g. *Embarcación de recreo*: Todo tipo de embarcación, con independencia de su medio de propulsión, destinada a actividades deportivas o de ocio.
- h. *Puerto*: Un lugar o zona marítima que reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario de buques, incluyendo los buques de



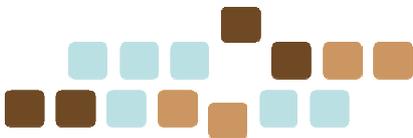
pesca y las embarcaciones de recreo, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

- i. *Entidad gestora del puerto*: La entidad pública a cuyo cargo se encuentra la administración y gestión de un puerto, embarcadero, terminales marítimas e instalaciones mar adentro, bien sean de titularidad estatal o autonómica. Dentro de esta denominación se engloban las Autoridades Portuarias de los puertos de titularidad estatal y las autoridades competentes en los puertos bajo jurisdicción de una Comunidad Autónoma litoral.

2. Sin perjuicio de las definiciones de los párrafos c y d del apartado 1, los *desechos generados por los buques* y los *desechos de carga* se considera *residuos* a efectos de lo establecido en el artículo 3.a de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

2.3. Ámbito de aplicación.

1. Las disposiciones de este Real Decreto se aplicarán a:
 - a. Los buques, incluidos los buques de pesca y las embarcaciones de recreo, cualquiera que sea el pabellón que enarboles, que hagan escala o presten servicio en un puerto español, excepto los buques de guerra, las unidades navales auxiliares y los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial.
 - b. Todos los puertos españoles en los que normal y habitualmente hagan escala los buques incluidos en el ámbito de aplicación previsto en el párrafo anterior.



- c. Todos los desechos generados por los buques y los residuos de carga contemplados en los anexos técnicos del Convenio Marpol 73/78 que hayan sido ratificados por el Estado español y publicados en el *Boletín Oficial del Estado*.

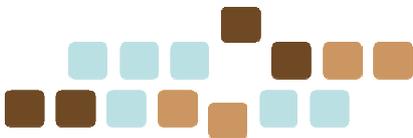
2. El Ministerio de Defensa y los titulares u operadores de los buques exentos del ámbito de aplicación de este Real Decreto adoptarán medidas para garantizar que los buques descarguen sus desechos y residuos de carga de forma que resulte compatible con lo establecido en este Real Decreto.

2.4. Instalaciones portuarias receptoras.

1. Los puertos dispondrán de instalaciones adecuadas para la recepción de los desechos generados por los buques y de los residuos de carga, que satisfagan las necesidades de los buques que habitualmente utilicen el puerto y de aquellos tipos de buques que, aunque no utilicen habitualmente el puerto, participen en el tráfico más relevante de mercancías con dicho puerto, sin causarles demoras innecesarias.

Los planes de gestión y manipulación de desechos, determinarán las características y condiciones de las operaciones e instalaciones de recepción de desechos y residuos y deberán cumplir las normas básicas, técnicas y de servicio establecidas por las Administraciones competentes y suministrar a los usuarios la información necesaria relativa a dichas operaciones e instalaciones.

2. Las instalaciones receptoras de cada puerto deberán estar en condiciones de recibir el tipo y las cantidades de desechos generados por los buques y residuos de carga de los buques mencionados en el apartado anterior, tomando en consideración las necesidades operativas de los usuarios de ese puerto, el tamaño y la situación geográfica del puerto, los tipos de



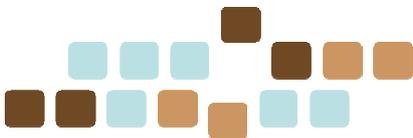
buques que hagan escala en aquel y las exenciones previstas.

A tal fin, la entidad gestora del puerto determinará las necesidades de recepción de residuos en cada uno de los puertos bajo su competencia, en función de las características del tráfico marítimo previsto, estableciendo las condiciones técnicas y de servicio mínimas exigibles a cada tipo de instalación receptora. Para ello, la citada entidad solicitará, con carácter preceptivo, informe a la Capitanía Marítima, que será vinculante en lo relativo a la capacidad de recepción necesaria por operación y por jornada, tipos y cantidades de desechos y residuos a recepcionar, y en general a todos aquellos aspectos operativos de la instalación portuaria de recepción relacionados con la interfaz buque-puerto.

3. La entidad gestora del puerto garantizará la prestación del servicio conforme a su régimen jurídico propio, bien a través de empresas autorizadas para el ejercicio de la actividad, bien a través de la gestión directa o indirecta cuando, con arreglo a la legislación aplicable, sea titular de aquel.

Para prestar el servicio de recepción, los operadores de las instalaciones portuarias deberán estar en posesión, como mínimo, de las autorizaciones y certificados que a continuación se relacionan:

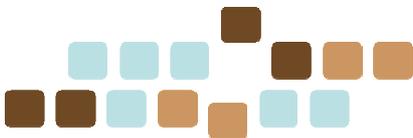
- a. Los operadores de las instalaciones portuarias receptoras que recojan, transporten, manipulen o traten desechos generados por buques o residuos de carga deberán disponer de las autorizaciones otorgadas de conformidad con lo establecido en la Ley 10/1998 o en las normas que, en su desarrollo, dicten las Comunidades Autónomas en cuyo ámbito presten servicio.
- b. Los operadores de las instalaciones portuarias receptoras que utilicen medios flotantes para prestar servicio de recepción a los buques, sin



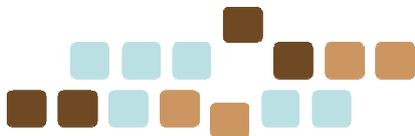
perjuicio de las demás autorizaciones que resulten preceptivas, deberán obtener un certificado de aptitud expedido por la Dirección General de la Marina Mercante.

4. Atendiendo a los tipos de desechos generados por buques o residuos de carga que reciban, las instalaciones portuarias receptoras se clasifican en las siguientes categorías:

- a. Marpol anexo I: Las que reciben desechos generados por buques o residuos de carga oleosos de los buques de los incluidos en el anexo I del Convenio Marpol 73/78. Esta clase se subdivide, a su vez, en tres subclases:
 1. Tipo A: Las que reciben desechos generados por buques o residuos de carga de petróleo crudo y agua de lastre contaminada con petróleo crudo.
 2. Tipo B: Las que reciben desechos generados por buques o residuos de carga de hidrocarburos y agua de lastre contaminada con productos petrolíferos distintos del petróleo crudo y cuya densidad es menor o igual a 1.
 3. Tipo C: Las que reciben desechos generados por buques procedentes de las sentinas de la cámara de máquinas o de los equipos de depuración de combustible y aceites de los motores de los buques.
- b. Marpol anexo II: Las que reciben residuos de carga de sustancias nocivas líquidas de los buques, incluidas en el anexo II del Convenio Marpol 73/78.



- c. Marpol anexo IV: Las que reciben aguas sucias de los buques, incluidas en el anexo IV del Convenio Marpol 73/78.
 - d. Marpol anexo V: Las que reciben basuras sólidas de los buques, incluidas en el anexo V del Convenio Marpol 73/78.
 - e. Otros desechos y residuos: Abarca los desechos o residuos no incluidos en las anteriores categorías y de los que el buque tenga necesidad de desprenderse. Se incluyen en este apartado materias tales como baterías eléctricas desechadas, restos de material procedente de obras de mantenimiento realizadas a bordo (forros de aislamiento térmico, restos de revestimientos de pintura), etc.
5. Los operadores de las instalaciones portuarias receptoras deberán cumplimentar documentalmente un registro de los servicios que prestan a los buques, donde habrán de figurar, como mínimo, los siguientes datos:
- a. Fecha y hora de comienzo de la prestación del servicio.
 - b. Fecha y hora de finalización del servicio.
 - c. Nombre y bandera del buque.
 - d. Cantidad y tipo del residuo recibido.
 - e. Incidencias acaecidas durante la prestación del servicio.
6. El registro deberá documentarse en un libro foliado, habilitado a tal efecto por la entidad gestora del puerto donde se preste el servicio, la cual podrá autorizar la sustitución del libro registro por un registro informatizado que reúna las debidas garantías de fiabilidad.
7. El libro registro o, en su caso, el registro informatizado podrán ser consultados por las autoridades competentes, y la información en ellos



contenida estará disponible para dichas consultas durante un período de cinco años.

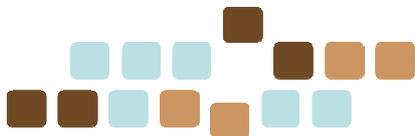
8. Las reclamaciones relacionadas con posibles deficiencias en la prestación del servicio de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga deberán ser dirigidas a la entidad gestora del puerto donde se preste el servicio y se tramitarán de acuerdo con las normas y procedimientos administrativos aplicables a su naturaleza.

2.5. Planes de recepción y manipulación de desechos.

1. La entidad gestora del puerto aprobará y aplicará, previa consulta con las partes interesadas y los usuarios del puerto y de conformidad con las directrices establecidas, un plan de recepción y manipulación de desechos. El contenido del plan garantizará la correcta gestión ambiental de los residuos y deberá actualizarse al menos cada tres años y siempre que se introduzcan cambios significativos que afecten al funcionamiento del servicio.

2. En el caso de puertos gestionados o coordinados por una misma autoridad pública, podrá elaborarse un plan de recepción y manipulación de desechos común para todos ellos, con la adecuada participación de cada puerto y siempre que se precisen las necesidades y las características de las instalaciones disponibles para cada uno de ellos.

3. La entidad u órgano que ejerza las competencias de control de la entidad gestora del puerto supervisará la aplicación de los planes de recepción y manipulación de desechos y su actualización conforme a lo previsto en el apartado 1.



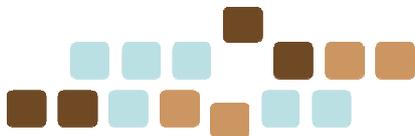
2.6. Notificación.

1. El capitán de un buque que se dirija a un puerto español deberá cumplimentar con veracidad y exactitud el formulario estipulado y notificar dicha información a la Capitanía Marítima correspondiente y a la entidad gestora del puerto con la antelación que a continuación se establece:
 - a. Como mínimo veinticuatro horas antes de la llegada prevista del buque, o
 - b. En cuanto se conozca el puerto de escala, si se dispone de esa información menos de veinticuatro horas antes de su llegada, o
 - c. A más tardar en el momento de salir del puerto de salida, si la duración del viaje es inferior a veinticuatro horas.

2. En el caso en que el buque no haya indicado en la notificación su intención de entregar desechos o residuos en la instalación portuaria receptora, pero haya sido obligado, a descargar los desechos, la Capitanía Marítima informará de ello a la entidad gestora del puerto. El capitán del buque deberá solicitar el servicio de recepción a una instalación portuaria receptora autorizada en dicho puerto, remitiendo copia de dicha solicitud a la entidad gestora y haciendo frente al pago de la tarifa correspondiente al servicio de recepción de desechos solicitado.

3. Una copia de la notificación se conservará a bordo hasta el siguiente puerto de escala y estará a disposición de la Capitanía Marítima de dicho puerto si se trata de un puerto español y de las autoridades competentes correspondientes si se trata de un puerto extranjero.

4. Los buques de pesca fresca y embarcaciones deportivas o de recreo



autorizadas para un máximo de doce pasajeros realizarán la notificación reducida, de acuerdo con las siguientes normas:

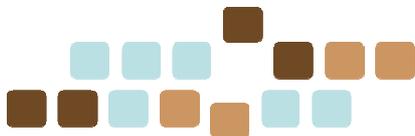
- a. En el caso de buques o embarcaciones de cualquier tipo con base en un puerto español, justificarán anualmente ante la Capitanía Marítima de su puerto base la entrega de toda clase de desechos a una instalación portuaria receptora autorizada.
- b. En los demás casos a la llegada de la embarcación al primer puerto español, cuando se trate de buques o embarcaciones procedentes de puertos extranjeros o caladeros internacionales.

2.7. Entrega de los desechos generados por los buques.

1. El capitán de un buque que haga escala en un puerto español entregará obligatoriamente, antes de abandonar el puerto, todos los desechos generados por el buque en una instalación portuaria receptora autorizada.

2. El buque podrá salir del puerto de escala sin entregar los desechos en dicho puerto, no obstante, si ha sido expresamente autorizado para ello por la Capitanía Marítima del citado puerto, que fundamentará dicha autorización en la información facilitada en la notificación emitida y con el resultado de la inspección realizada a bordo del buque, en caso de que se hubiese efectuado, si de ella se deduce que el buque dispone de suficiente capacidad de almacenamiento destinada para todos los desechos generados acumulados y los que previsiblemente se generen durante la travesía hasta el siguiente puerto de escala.

3. Cuando existan motivos razonables para suponer que el puerto en el que el buque pretende entregar los desechos no dispone de instalaciones portuarias receptoras adecuadas o si dicho puerto es indeterminado y existe el riesgo de que los desechos sean vertidos en el mar, la Capitanía Marítima



ordenará la descarga de todos los desechos que se encuentran a bordo. La misma resolución se adoptará si se ha incumplido la obligación de notificación, si la Capitanía Marítima comprueba que las condiciones de almacenamiento de los desechos a bordo no es adecuada para su almacenaje o que se puede rebasar la capacidad de los espacios destinados a tal fin durante la travesía hasta el siguiente puerto que disponga de instalaciones portuarias receptoras adecuadas.

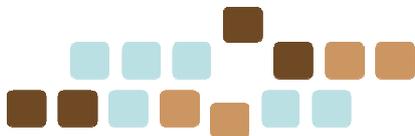
4. De la resolución adoptada por la Capitanía Marítima a tenor de lo dispuesto en los apartados 2 y 3, así como de las exenciones concedidas, se informará sin demora a la entidad gestora del puerto.

5. Las instalaciones portuarias receptoras expedirán a cada buque que utilice sus servicios de recepción de desechos un recibo de residuos Marpol.

Para tener validez, este documento deberá contar con el refrendo de la Capitanía Marítima del puerto donde se realizó la entrega. Para los buques de pesca fresca y las embarcaciones de recreo autorizadas para un máximo de doce pasajeros, la instalación portuaria receptora expedirá un único recibo anual que declare la entrega regular en dicha instalación, a lo largo de dicho período, de los desechos de la embarcación. El recibo deberá presentarse en la Capitanía Marítima para su refrendo.

2.8. Tarifas aplicables a la recepción de desechos generados por los buques.

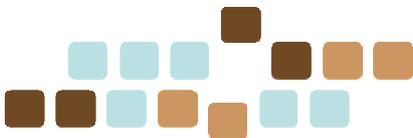
1. Los costes del servicio de gestión de los desechos generados por los buques serán sufragados mediante el pago de tarifas por parte de los buques, con arreglo a lo dispuesto en su legislación específica, que deberá permitir la gestión de los desechos generados por los buques mediante un sistema de recuperación de costes que incentive que los buques no descarguen sus



desechos en el mar.

2. Para la determinación del sistema de tarifas, en el caso de buques distintos de los que se mencionan en el apartado 3, se aplicarán los siguientes principios:

- a. Todo buque que haga escala en un puerto español contribuirá en una proporción significativa a los costes mencionados en el apartado 1 del presente artículo, con independencia del uso real que haga de las instalaciones portuarias receptoras, para lo que se establecerá un sistema de tarifas normalizadas específicas por recogida de los desechos generados por los buques. Dichas tarifas podrán diferenciarse según factores tales como la frecuencia de las escalas, el tipo y el tamaño del buque, entre otros.
- b. La parte de los costes no cubierta por la tarifa mencionada en el párrafo a se cubrirá por una tarifa complementaria en función del tipo y la cantidad efectivamente entregada de los desechos generados por el buque correspondiente.
- c. Podrá establecerse un sistema de reducción de estas tarifas para aquellos buques cuyo capitán pueda demostrar de forma satisfactoria ante la Capitanía Marítima del puerto de escala, mediante la presentación de la documentación técnica e inspección de las condiciones del buque alegadas, que la gestión medioambiental del buque, o su diseño, equipo o explotación son tales que el buque genera cantidades reducidas de desechos. La reducción de tarifas debe ser solicitada por el capitán del buque, quien aportará junto a la solicitud una certificación emitida por la Capitanía Marítima del puerto de escala, de vigencia anual, en la que se haga constar que el buque reúne las condiciones adecuadas para que se le pueda conceder la



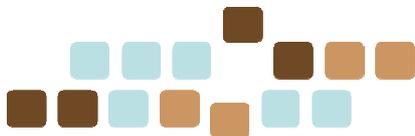
solicitada reducción tarifaria. Las condiciones que han de regular la concesión de la citada certificación serán aprobadas por Orden del Ministro de Fomento.

3. Los buques de pesca fresca y las embarcaciones de recreo para un máximo de doce pasajeros abonarán las tarifas que correspondan al coste del servicio efectivamente recibido.

4. Las tarifas serán equitativas, transparentes y no discriminatorias, y reflejarán el coste de las instalaciones y los servicios. Se deberá informar a los usuarios del puerto de los importes de dichas tarifas y de las bases de cálculo correspondientes.

2.9. Exenciones.

1. El capitán de un buque que opere en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares en determinados puertos podrá solicitar a la Capitanía Marítima de cualquiera de los puertos de escala de dichas rutas una exención total o parcial de las obligaciones reguladas, justificando suficientemente la existencia e implantación de un plan que asegure la entrega de los desechos generados por el buque y el pago de las correspondientes tarifas, en uno de los puertos de escala situado en las citadas rutas. La Capitanía Marítima concederá la exención total o parcial de lo solicitado, mediante una certificación de exención, si el Capitán de dicho buque demuestra satisfactoriamente que su armador, operador o sus representantes tienen suscrito un contrato con una instalación portuaria de recepción que opere en uno de los puertos de su ruta, 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 disponible a bordo para cada tipo de desecho.



El certificado tendrá una vigencia anual. Para su renovación deberá acompañarse un recibo de entrega de residuos expedido por la instalación portuaria receptora y refrendado por la autoridad competente, en el que conste el total de residuos efectivamente entregados durante ese período.

El capitán del buque que obtenga la certificación de exención emitida por la Capitanía Marítima, a tenor de lo dispuesto en el párrafo precedente, podrá obtener de la entidad gestora del puerto donde no se efectúe la descarga una bonificación, conforme a lo que se determine por el organismo competente en materia de regulación de las tarifas correspondientes.

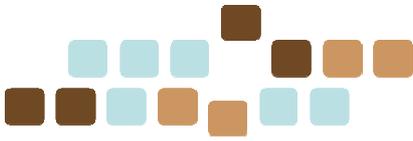
Cuando el citado contrato de recogida de desechos no sea aplicable a todos los tipos de desechos generados por el buque, la exención de entrega de desechos concedida será parcial y solamente aplicable a determinados tipos de desechos.

En el supuesto previsto en el párrafo precedente, la exención del pago de la tarifa establecida, caso de concederse, será parcial, y determinada por la Administración competente con arreglo a su normativa específica.

2. Las condiciones que han de regir la concesión de las certificaciones de exención por parte de las Capitanías Marítimas, serán desarrolladas por Orden del Ministro de Fomento.

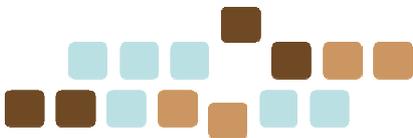
3. Las exenciones concedidas, y su justificación, serán comunicadas por la Dirección General de la Marina Mercante a las entidades gestoras de los puertos situados en la ruta del buque y a las correspondientes Capitanías en el caso de puertos españoles o al Estado rector del puerto si son extranjeros.

4. Cuando, en virtud de lo establecido en los apartados 1, 2 y 3, el buque tenga concedida una exención, y varíe su ruta, sufra modificaciones



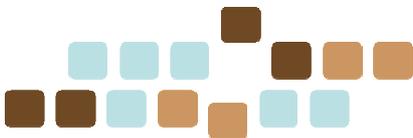
significativas en sus sistemas de gestión de los desechos o éstos queden fuera de servicio, la exención quedará sin efecto.

5. El Ministerio de Fomento dará conocimiento una vez al año a la Comisión de las Comunidades Europeas y a la Organización Marítima Internacional de las exenciones concedidas a los buques, de su vigencia y de las condiciones en las que han sido concedidas.



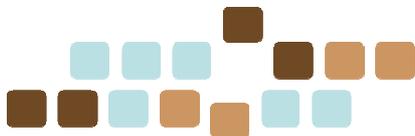
2.10. Entrega de los residuos de carga.

1. El capitán de un buque que haga escala en un puerto español se asegurará que los residuos de la carga sean entregados en una instalación portuaria receptora de dicho puerto de conformidad con las disposiciones del Convenio Marpol 73/78.
2. Las tarifas debidas por la entrega de los residuos de la carga serán abonadas por el usuario de la instalación portuaria receptora.
3. En el caso de que el puerto español de escala, en consideración al tráfico habitual que soporta y según lo previsto en el plan de recepción y manipulación de desechos, no disponga de una instalación portuaria receptora adecuada para recibir los residuos de la carga de acuerdo con el apartado 1, la Capitanía Marítima autorizará la salida del buque con los residuos a bordo hasta el próximo puerto donde sea factible realizar su descarga, salvo que concurren circunstancias excepcionales que justifiquen la denegación que deberán ser expresamente indicadas por la Capitanía Marítima.
4. Cuando concurren las circunstancias descritas en el apartado 3, la Capitanía Marítima del puerto de salida informará de esta circunstancia a la del siguiente puerto de escala del buque, si éste es español, o a las autoridades competentes en el caso de que se trate de un puerto extranjero, y solicitará al destinatario de la información la confirmación de que la descarga de residuos se ha realizado en la forma requerida en este artículo.



2.11. Cumplimiento.

1. Los buques que entren en un puerto español podrán ser sometidos a las inspecciones que determine la Capitanía Marítima para comprobar el cumplimiento de lo dispuesto.
2. Con el objeto de facilitar las operaciones del buque sometido a inspección, la Capitanía Marítima intentará, en la medida de lo posible, simultanear ésta con el resto de sus actuaciones a realizar a bordo del buque.
3. Las inspecciones podrán ser de carácter selectivo, para lo cual se aplicarán los siguientes criterios:
 - a. Tendrán prioridad los buques que, estando obligados, no hayan cumplido las prescripciones de notificación reguladas.
 - b. Será también prioritaria la inspección de aquellos buques que, habiendo cumplido las prescripciones de notificación reguladas, se ponga de manifiesto una duda razonable, en la información aportada por el capitán del buque, en relación con el adecuado cumplimiento de lo dispuesto en este Real Decreto y en el Convenio Marpol 73/78.
4. Dicha inspección podrá realizarse de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos e instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas. Con independencia del marco en el cual dichas inspecciones sean efectuadas, se aplicará la obligación prevista en el artículo 5 del citado Real Decreto de efectuar un 25 % de inspecciones.



5. Si la Capitanía Marítima no resulta satisfecha con los resultados de la inspección citada en los apartados precedentes, se asegurará de que el buque no abandone el puerto hasta que haya entregado sus desechos y residuos de la carga a una instalación portuaria receptora.

6. Cuando existan suficientes evidencias de que el buque ha zarpado de un puerto sin haber cumplido las disposiciones, la Capitanía Marítima de dicho puerto lo notificará a la autoridad competente del siguiente puerto de escala del buque, si dicho puerto es extranjero, o a la Capitanía Marítima de dicho puerto de escala si éste es español.

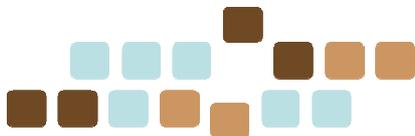
7. En el caso mencionado en el apartado 6, si el siguiente puerto de escala es español, sin perjuicio de la incoación del correspondiente expediente sancionador, no se permitirá al buque en cuestión abandonar dicho puerto hasta que se realice una inspección suficientemente detallada que permita verificar el satisfactorio cumplimiento de lo dispuesto en este Real Decreto.

8. La retención de un buque en aplicación de este artículo se tramitará por el procedimiento sumario regulado en el artículo 40 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre.

2.12. Medidas complementarias.

1. La entidad gestora de cada puerto adoptará todas las medidas necesarias para informar adecuadamente a los capitanes, instalaciones portuarias receptoras y, en general, a los demás usuarios del puerto de las prescripciones que les afecten, derivadas del contenido de este Real Decreto.

2. Las Administraciones que ejerzan las competencias de control de los puertos serán las encargadas de la supervisión del cumplimiento de las normas contenidas en este Real Decreto y de la aplicación, en su caso, de



las medidas correctoras correspondientes, de acuerdo con las competencias que tenga atribuidas por la legislación vigente.

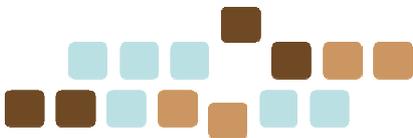
3. La Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico se encuentre un puerto tendrá a su cargo el examen y análisis de las notificaciones que presenten los capitanes de los buques con destino a dicho puerto, y adoptará las medidas complementarias que consideren precisas para comprobar la exactitud de los datos contenidos en cada notificación.

4. Las Administraciones que ejerzan las competencias de control de los puertos se asegurarán que los planes de gestión de residuos, incluyen un procedimiento eficaz de utilización de las instalaciones portuarias receptoras, de manera que se incentive su uso por parte de los capitanes y se eviten demoras innecesarias a los buques.

5. Las Administraciones que ejerzan las competencias de control de los puertos facilitarán anualmente al

Ministerio de Fomento una relación de las reclamaciones presentadas a las entidades gestoras de los puertos sujetos a su jurisdicción, sobre supuestas deficiencias en el servicio prestado a los buques por las instalaciones portuarias receptoras, a las que se refiere el apartado 7, incluyendo las alegaciones que procedan. El Ministerio de Fomento transmitirá esta información a la Comisión de las Comunidades Europeas.

6. Las autoridades competentes en materia de medioambiente y sanidad garantizarán que el tratamiento, recuperación y eliminación de los desechos generados por los buques y los residuos de carga se lleven a cabo de conformidad con la Ley 10/1998 y demás normas aplicables.



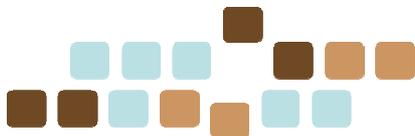
7. Cualquier parte implicada en la entrega o recepción de desechos generados por buques o residuos de carga podrá exigir una indemnización por los daños causados por una demora injustificada, interponiendo la correspondiente reclamación de acuerdo con la legislación vigente.

8. La entrega de desechos generados por los buques y residuos de carga tendrá la consideración de *Despacho a Libre Práctica* a efectos aduaneros, de acuerdo con lo establecido en el Código Aduanero Comunitario y la legislación nacional concordante.

9. El Ministerio de Fomento prestará a la Comisión de las Comunidades Europeas la colaboración requerida por la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga.

2.13. Sanciones.

La autoridad marítima y las Autoridades Portuarias de los puertos de interés general sancionarán los incumplimientos de las obligaciones establecidas en este Real Decreto, de conformidad con lo establecido en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin perjuicio del régimen sancionador aplicable en el caso de las entidades gestoras de puertos de titularidad autonómica, y en la Ley 10/1998.

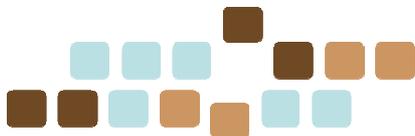


2.14. Evaluación.

1. Mediante Acuerdo del Consejo de Ministros se designarán los órganos competentes para elaborar un informe de situación sobre la aplicación de este Real Decreto.

2. El informe citado en el apartado 1 del presente artículo será elaborado por los organismos designados, con una periodicidad de tres años a contar desde la fecha de entrada en vigor de este Real Decreto, y será remitido al Ministerio de Fomento para que, una vez aprobado, lo traslade a la Comisión de las Comunidades Europeas.

3. Todos los organismos y entes públicos y privados implicados en la aplicación de este Real Decreto cooperarán, en la medida que sea necesario, en la elaboración del informe citado en los precedentes apartados de este artículo.

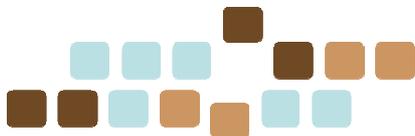


3. ORDEN FORM 30 56/2002, DE 29 DE NOVIEMBRE POR LA QUE SE ESTABLECE EL PROCEDIMIENTO INTEGRADO DE ESCALA DE BUQUES.

La escala de los buques en los puertos de interés general es solicitada por sus agentes consignatarios con la antelación y en la forma requerida por las respectivas Autoridades Portuarias, pero la competencia para autorizar la entrada y salida de los buques en aguas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, corresponde, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 88.3, a), de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, a las Capitanías Marítimas, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que puedan corresponder a otras autoridades. Además, los requisitos que deben cumplimentarse ante las Autoridades Marítimas para la salida de puerto han sido determinados por la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques.

La facilitación del transporte marítimo y, más concretamente, la agilización de la estancia de los buques en puerto exige la modernización y simplificación de los trámites ante las Administraciones marítima y portuaria.

Por ello se establece un documento único de escala, que tiene como finalidad facilitar la gestión de las escalas de los buques por las Autoridades Portuarias y el despacho de los mismos por las Capitanías Marítimas, de acuerdo con el Real Decreto 772/1999, de 7 de mayo, por el que se regula la presentación de solicitudes, escritos y comunicaciones ante la Administración General del Estado, la expedición de copias de documentos y devolución de originales y el régimen de las oficinas de registro, y dar soporte a la autorización o, en su caso, prohibición de entrada de los buques en aguas en

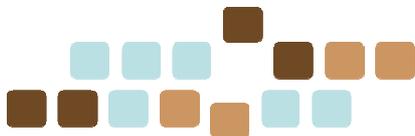


las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

También, se desarrolla la posibilidad de la presentación de dicho documento único de escala y su aceptación por parte de las Autoridades Portuarias y Capitanías Marítimas mediante la transmisión electrónica de datos (EDI), utilizando para ello mensajes normalizados, de acuerdo con el Real Decreto 263/1996, de 16 de febrero, por el que se regula la utilización de técnicas electrónicas informáticas y telemáticas por la Administración General del Estado. En análogo sentido, el artículo 5 de la Orden de 18 de enero de 2000 ya prevé la posibilidad de aportar, mediante técnicas de tratamiento o de intercambio electrónico de datos, los documentos o datos exigibles o que puedan ser exigidos para el despacho de buques.

Además, se establecen, con el fin antes citado, los cauces de colaboración entre las Administraciones marítima y portuaria, previéndose la apertura de ventanillas únicas en las Autoridades Portuarias para la recepción del documento único de escala, el cual tendrá efecto para ambas Administraciones. La documentación obligatoria del despacho de buques que debe presentarse ante la Capitanía Marítima se realizará a través de la Autoridad Portuaria de acuerdo con las normas de colaboración en vigor entre la Dirección General de la Marina Mercante y el ente público Puertos del Estado.

En síntesis, se trata de integrar en un solo procedimiento la tramitación de los documentos que han de presentar los agentes consignatarios de los buques civiles ante las Autoridades Portuarias y las Capitanías Marítimas. Esta integración se realiza a través del número de escala que ya ha servido para coordinar a las Administraciones aduanera y portuaria en relación con los trámites aduaneros de las mercancías. Esta Orden se dicta en virtud de las competencias exclusivas sobre puertos de interés general y marina mercante atribuidas al Estado en el artículo 149.1.20 de la Constitución, así como las



atribuidas en el artículo 25 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Asimismo, está amparada por la Ley 30/1992, de 30 de noviembre, y propugna actuaciones destinadas a facilitar la relación de los ciudadanos con las autoridades públicas, en análogo sentido que los Acuerdos del Consejo de Ministros de 23 de febrero de 1996 y de 4 de abril de 1997 sobre ventanilla única.

3.1. Objeto.

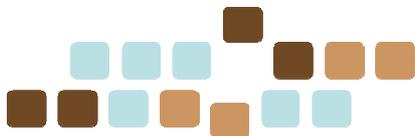
Esta Orden tiene por objeto integrar los procedimientos de solicitud de escala y tramitación del despacho de buques en los puertos españoles de titularidad estatal.

3.2. Ámbito de aplicación.

1. La presente Orden será de aplicación a las escalas de buques civiles en los puertos españoles de interés general.

2. Están exentos de su aplicación los buques de tráfico Interior, los buques de recreo, y los pesqueros nacionales y sus auxiliares, excepto los que faenan en caladeros lejanos, es decir, los buques pesqueros de despacho ordinario de acuerdo con lo establecido en la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento de Despacho de Buques. No obstante, las Autoridades Portuarias podrán, mediante acuerdo de su Consejo de Administración, establecer la obligatoriedad de que estos buques exentos deban utilizar este procedimiento exclusivamente a efectos de la solicitud de escala y asignación de atraque.

3. Los buques acogidos al despacho por tiempo no tendrán que cumplimentar los datos del documento único relativos a la declaración del Capitán, lista de tripulantes y datos adicionales de tripulantes para los buques



que realicen línea regular de cabotaje insular; no obstante, la Autoridad Portuaria informará de la solicitud de la escala a la Capitanía Marítima.

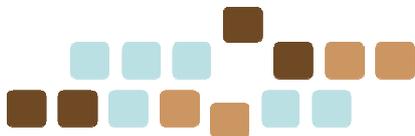
4. Las Autoridades Portuarias, en el caso de buques con escalas periódicas, podrán acordar el otorgamiento de números de escala por periodos temporales mediante la presentación de un único DUE.

3.3. Ventanilla única.

Las Autoridades Portuarias coordinarán con las Capitanías Marítimas, en los puertos de interés general que administren, la puesta en marcha de las respectivas ventanillas únicas de las Autoridades Portuarias, con objeto de que los declarantes puedan tramitar el documento único de escala antes de un mes desde la entrada en vigor de esta Orden. Todo ello de acuerdo con los artículos 38, 45 y 70.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3.4. Habilitación.

Se faculta al Presidente del ente público Puertos del Estado para que, conjuntamente con el Director general de la Marina Mercante, procedan a la firma de un convenio que facilite la coordinación entre Autoridades Portuarias y Capitanías Marítimas y entre el ente público Puertos del Estado y la Dirección General de la Marina Mercante.



4. MODELO DE DOCUMENTO ÚNICO DE ESCALA.

Se aprueba el documento único de escala, abreviadamente DUE, en la Orden FORM 30 56/2002, de 29 de noviembre por la que se establece el procedimiento integrado de escala de buques.

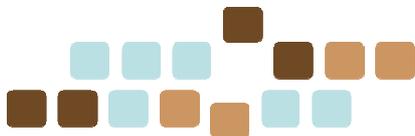
Presentación en papel: Para su presentación deberá utilizarse papel con formato 210 x 297 milímetros, con un margen máximo de error en su longitud de menos de cinco milímetros o más ocho milímetros y con la calidad necesaria para que quede garantizada su integridad y conservación.

El documento deberá cumplimentarse de forma legible e indeleble. No deberá contener ni raspaduras ni sobrescritos que no estén debidamente salvados.

Presentación mediante transmisión electrónica de datos: El documento único de escala podrá ser presentado mediante transmisión electrónica de datos previa autorización de la Autoridad Portuaria correspondiente. El mensaje electrónico a utilizar será el identificado como BERMAN (Berth Management) creado por el Grupo de Transporte D4 al amparo de la normativa de intercambio electrónico de datos para la Administración, el Comercio y el Transporte (sintaxis UN/EDIFACT).

Procedimiento para la obtención de la autorización de transmisión electrónica de datos: Los declarantes que estén interesados en la presentación vía EDI del documento único de escala tendrán en cuenta lo siguiente:

- a. Solicitud y autorización: El declarante deberá presentar una solicitud, dirigida a la Autoridad Portuaria del puerto en el que vayan a hacer escala los buques por ellos consignados. La solicitud contendrá los



datos significativos del interesado, la descripción de las instalaciones informáticas de que disponga y del procedimiento de comunicación a utilizar.

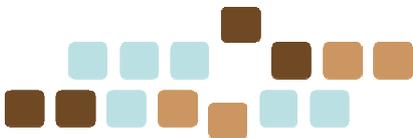
La Autoridad Portuaria remitirá copia de dicha solicitud a la Capitanía Marítima y se establecerá una fase de pruebas durante la cual el declarante presentará el documento único de escala en papel, pudiendo presentarse vía fax, y vía EDI, utilizando, para ello, un número provisional de autorización que le será asignado. Finalizada la fase de pruebas, el declarante recibirá, en su caso, la autorización definitiva de la Autoridad Portuaria, que constatará la conformidad de la Capitanía Marítima. La Autoridad Portuaria comunicará a la Capitanía Marítima la resolución del expediente de autorización.

- b. Firma: En la autorización se otorgará el código de identificación del declarante. La utilización de este código en la transmisión vía EDI del documento único de escala, producirá los mismos efectos jurídicos que la firma manuscrita del titular de la autorización, el cual responderá de cualquier uso o abuso que pueda hacerse de dicha autorización, así como de la exactitud de todos los datos transmitidos con su código y desde el buzón autorizado.

4.1. Presentación del documento único de escala.

1. **Lugar de presentación:** El documento único de escala deberá presentarse en la Autoridad Portuaria con, al menos, veinticuatro horas de antelación a la hora prevista de llegada del buque a aguas portuarias, salvo en caso de emergencia u otras circunstancias excepcionales debidamente motivadas, que se comunicarán a la mayor brevedad posible.

2. **Presentación en papel:** La presentación del documento único de escala en papel se realizará ante la Autoridad Portuaria, pudiendo presentarse



vía fax. En ella se comprobará que ha sido cumplimentado y firmado por el declarante y se acusará recibo de la solicitud, asignando número de escala, de acuerdo con el modelo. La Autoridad Portuaria lo transmitirá electrónicamente y con carácter inmediato a la Capitanía Marítima y al ente público Puertos del Estado. La *lista de tripulantes*, la *lista de pasajeros* y los *datos adicionales de tripulantes para los buques que realicen línea regular de cabotaje insular* podrán ser digitalizados o escaneados para su transmisión.

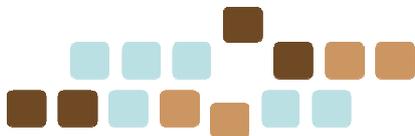
Puertos del Estado remitirá con carácter inmediato a la Dirección General de la Marina Mercante la información recibida. A tales efectos, dicho ente público habilitará los medios necesarios para facilitar dicha información.

3. Presentación vía EDI: En los supuestos de presentación vía EDI, el mensaje será enviado al buzón de la Autoridad Portuaria donde se efectuará un primer control informático, devolviendo un mensaje de rechazo al emisor cuando no haya superado la validación. Superada ésta, se asignará número de escala, se remitirá al solicitante un mensaje estructurado de acuse de recibo y se procederá con carácter inmediato al reenvío, vía telemática, de la información del mensaje a la Capitanía Marítima y Puertos del Estado. A partir de ese momento, la escala será identificada por su número y todas las modificaciones o cancelaciones habrán de referirse a él.

Puertos del Estado remitirá con carácter inmediato a la Dirección General de la Marina Mercante la información recibida.

El declarante recibirá a través de la Autoridad Portuaria, y también vía EDI, las respuestas de ambas Administraciones identificando en todo momento si es una o la otra quien de dicha respuesta.

4. Actuaciones de las Administraciones portuaria y marítima: La Capitanía Marítima comunicará a la Autoridad Portuaria, para su posterior



notificación al consignatario del buque, la autorización o denegación y sus motivos, para la entrada y salida del buque en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. Todo ello de acuerdo con la normativa vigente y, en especial, con la reglamentación que regula el funcionamiento de los servicios portuarios y policía del puerto, y con el Reglamento sobre Despacho de Buques.

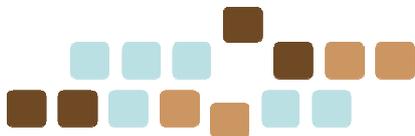
El otorgamiento de número de escala no supone la autorización de atraque, la cuál puede quedar condicionada al cumplimiento de determinadas exigencias legales o reglamentarias.

5. Asignación de atraque: La Autoridad Portuaria asignará atraque, si procede, y lo transmitirá al declarante, salvo casos excepcionales, y siempre y cuando no haya denegación expresa por parte de la Capitanía Marítima de acuerdo con sus competencias.

4.2. Contenido.

El documento único de escala contiene toda la información necesaria para la gestión de la escala por parte de la Autoridad Portuaria y el despacho por parte de la Capitanía Marítima: consta de información sobre el propio documento, el buque, su agente consignatario, la escala, la tripulación, la declaración de su capitán, las mercancías peligrosas, los residuos y la estancia del buque en puerto; además, tiene cuatro apéndices y la posibilidad de añadir información sobre la estancia del buque cuando solicita varios atraques o puestos de fondeo.

El declarante indicará si se trata de una solicitud de nueva escala o de una modificación o anulación de los datos de una solicitud ya realizada. También informará sobre su propia identificación y las de la empresa naviera o armadora y buque consignados.



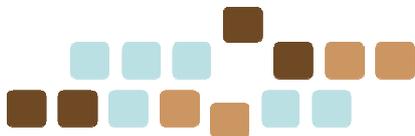
El apéndice 1 recogerá la ficha técnica con datos complementarios de identificación, técnicos, de capacidad de almacenamiento de residuos y documentales. El declarante asegurará que esta información esté actualizada y a disposición de las Autoridades Marítimas y de las Autoridades Portuarias para el ejercicio de sus competencias respectivas.

El apéndice 2 recogerá la lista de tripulantes y la lista de pasajeros de acuerdo con los modelos vigentes, y el declarante asegurará que esta información esté actualizada y a disposición de la Capitanía Marítima para que el buque pueda ser despachado de acuerdo con la normativa vigente.

El apéndice 2 bis recogerá información adicional de los tripulantes de buques que realicen líneas regulares de cabotaje insular de acuerdo con las órdenes de 22 de julio de 1999 y de 18 de enero de 2000.

Además, el declarante informará si el buque lleva mercancías peligrosas en tránsito, para descargar o para cargar, y, en su caso, si es fuel pesado, alquitrán, betún asfáltico o petróleo crudo pesado. En caso afirmativo, la autorización de atraque quedará siempre supeditada a la recepción de la documentación específica sobre dichas mercancías peligrosas establecida en el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos; en el Real Decreto 1253/1997, de 27 de julio, por el que se regulan las condiciones mínimas exigidas a buques con mercancías peligrosas o contaminantes con origen o destino en España, modificado por el Real Decreto 701/1999, de 30 de abril.

El apéndice 3 del documento único de escala contendrá la información requerida en la declaración de residuos regulada en el Real Decreto 438/1994, de 11 de enero, por el que se regulan las instalaciones de



recepción de residuos oleosos procedentes de los buques en cumplimiento del Convenio Internacional MARPOL 73/78.

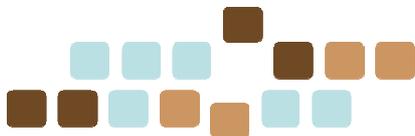
El declarante deberá cumplimentar asimismo la información correspondiente a la estadía y al detalle de las operaciones de tráfico mercantil, así como los correspondientes al suministro y otros servicios que puedan requerir de la Autoridad Portuaria o de otros proveedores de servicios en el caso de que éstos hayan convenido su prestación previa solicitud a través de la Autoridad Portuaria. A estos efectos el apéndice 4 será personalizado por cada Autoridad Portuaria en función de los servicios ofertados.

4.3. Declarante.

El agente consignatario del buque o, en su defecto, la compañía naviera o el capitán del buque son los obligados a presentar el documento único.

Los supuestos de cesión de consignación durante la estancia del buque en puerto podrán tramitarse por medio del documento único de escala. Para ello, tanto la aceptación del cesionario como la previa notificación del cedente serán indicadas mediante la modificación de los datos correspondientes de atraque/fondeo del documento único de escala e indicación en el apartado de *Observaciones*.

El supuesto de renuncia de consignación durante la estancia del buque en puerto también podrá tramitarse ante la Autoridad Portuaria por medio del documento único de escala mediante inserción de la nota correspondiente en



el apartado de *Observaciones* y la declaración expresa mediante el mensaje de renuncia de consignación.

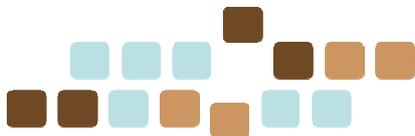
En ambos casos, la recepción de los documentos mencionados a través de la Autoridad Portuaria no hará efectiva la cesión o la renuncia de la consignación respecto de las Autoridades Portuaria y Marítima hasta que no se hayan satisfecho las deudas pendientes devengadas hasta el momento de las respectivas comunicaciones.

4.4. Plazo, efectos y rectificaciones del documento único de escala.

1. El documento único de escala podrá presentarse ante la Autoridad Portuaria en cualquier momento, cuando se haga vía EDI, y en los horarios establecidos por la misma, cuando se presente en papel. Sus modificaciones podrán realizarse de acuerdo con lo establecido en la disposición final primera.

2. La asignación de atraque conlleva la autorización de entrada en puerto otorgada por la Autoridad Portuaria y la autorización de entrada en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

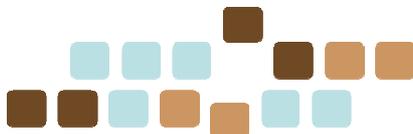
La tramitación del documento único de escala ante la Autoridad Portuaria permitirá obtener, en su caso, a los agentes consignatarios de los buques los servicios de la Autoridad Portuaria y la autorización de salida de los buques con la reproducción del sello y firma de la Capitanía Marítima, siempre y cuando éstas dispongan de la información requerida en plazo y forma establecidos por medio del documento único de escala, y por cualquier modificación a éste, para actualizar o incorporar dicha información. La autorización de salida se otorgará conforme al modelo.



4.5. Buques de guerra.

A las escalas de buques de guerra nacionales o extranjeros autorizadas por el Ministerio de Asuntos Exteriores, se les asignará número en el momento en que éstas sean notificadas a las Autoridades Portuarias.

4.6. Modelo DUE



 Ministerio de Fomento Dirección General de Marina Mercante Capitanía Marítima de	DOCUMENTO ÚNICO DE ESCALA DUE en el puerto de _____	AUTORIDAD PORTUARIA DE 				
<i>(Indicar con una X las nuevas escalas con los posibles puertos de fondeo o atraque/fondeos solicitados, y, en el caso de bajas o modificaciones de escalas y de marcos altos, modificaciones o bajas de puertos solicitados, identificándolos previamente por sus números correspondientes)</i>						
Nº de escala² <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Nueva escala <input type="checkbox"/>	Modificación datos escala <input type="checkbox"/>	Anulación escala <input type="checkbox"/>	Despacho de Salida <input type="checkbox"/>		
Despacho por tiempo Capitanía Marítima de (puerto): _____ Fecha: _____ Periodo (meses): _____						
Consignatario/Declarante						
Nombre _____		Cifra Naviera/Armador con signado _____				
Buque						
Nombre _____		Bandera ¹ _____		Número OMI _____		
Escala						
ETA ³ FTD ⁴	Puerto anterior ⁵ Puerto siguiente ⁶	Línea regular ⁷ Nº contrato ⁸	Nº de viaje ⁹ Afecto a navegación internacional ¹⁰ SI/NO <input type="checkbox"/>	Autorizado cabotaje ¹¹ SI/NO X <input type="checkbox"/>		
Tripartición						
Capitán	A la entrada A la salida	Nº tripulantes Nº tripulantes	Paquete ¹² SI/NO Pasaje ¹³ SI/NO	Nº polizas ¹⁴ Nº polizas ¹⁵		
<i>Polizas de tripulantes en el apartado 3, salvo que el buque esté signado¹⁶ (destinado por tiempo¹⁷) y no haya habido ningún cambio al año de última escala.</i>						
Declaración del Capitán						
El Consignatario/Declarante MANIFIESTA que en su poder obra copia en la que el Capitán ha declarado que es cierta la lista de tripulantes y que todos los Certificados y documentos que deben existir a bordo en cumplimiento de los Convenios SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, Memorandum de Entendimiento para el Control del Buque por el Estado del Puerto (MOU-PSC) y los demás Certificados y documentos que puedan ser exigidos legalmente en función del tipo o clase de buque, se encuentran a bordo y en vigor y su validez se extiende, como mínimo hasta la fecha de llegada al próximo puerto de destino, estos documentos y certificados, al igual que dicha declaración estarán a disposición de la Autoridad Marítima, en cualquier momento en que sean requeridos, además, en esta declaración el Capitán se compromete a no efectuar ningún acto autorizado por la Administración Marítima Española de acuerdo con la legislación vigente. En caso contrario, el Consignatario SE COMPROMETE a recabar la documentación antes de salir de escala del buque en Puerto.						
¿Transporta Carga de Fuel pesado, Alquitranes, Bórnix asfáltico o petróleo pesado? SI/NO _____ (Declaración Obligatoria por razones Medioambientales)						
Mercancías peligrosas (mump)¹⁸						
¿Lleva a bordo mump en tránsito? ¹⁹		SI/NO <input type="checkbox"/>				
¿Va a descargar mump?		SI/NO <input type="checkbox"/>				
¿Va a cargar mump?		SI/NO <input type="checkbox"/>				
Residuos						
Existe acuerdo para la recogida y notificación de residuos generados a bordo con la empresa recogedora autorizada _____ en el puerto ²⁰ _____						
Datos adicionales de la escala:						
¿Acuerdo Comercial? SI/NO _____ <input type="checkbox"/>		¿Green Award? SI/NO _____ <input type="checkbox"/>		¿Entrada en Festivo (Regla 5ª-FI)? SI/NO _____ <input type="checkbox"/>		
Estadía: atraque/fondeo¹						
Exención practibaje SI/NO <input type="checkbox"/>	Puerto de atraque/fondeo ¹¹ _____	Calado ¹² : llegada _____ m salida _____ m				
Inicio ocupación ¹³ ____/____/____	Forma de atraque/fondeo ¹² _____					
Desocupación ¹⁴ ____/____/____	Estancia prolongada ¹⁴ SI/NO <input type="checkbox"/>	Actividad ¹⁵ _____				
Detalle de operaciones de tráfico mercantil¹⁶						
Tipo op. ¹⁷	Pasaje/carga ¹⁸	Tipo ud. ¹⁹	Cantidad	P. más/ud. ²⁰	Lugar des/pre-embarque ²¹	Ciudad Estibadora ²²
Carga/descarga		Identif/Trampas y medios manipulación²³		Suministros		Retirada de residuos
Comienzo ____/____/____				Agua SI/NO <input type="checkbox"/>	Lastre sucio SI/NO <input type="checkbox"/>	
Finalización ____/____/____				Hielo SI/NO <input type="checkbox"/>	Fangos SI/NO <input type="checkbox"/>	
				Fuerza SI/NO <input type="checkbox"/>	Seminas SI/NO <input type="checkbox"/>	
				Luz SI/NO <input type="checkbox"/>	Focales SI/NO <input type="checkbox"/>	
				Combustible SI/NO <input type="checkbox"/>	Baños SI/NO <input type="checkbox"/>	
Firma ²⁴ _____	Fecha: ____/____/____		Sello: _____			
Observaciones: _____						



4.6.1. Ficha técnica.

A. Datos complementarios de identificación Señal distintiva ²⁶ Domicilio Naviero u Operador consignado del buque ²⁷ } e/ Lugar/Puerto de registro } d.p Sociedad de Clasificación } país Cia. Aseguradora (seg. cascos) Club P&I (resp. civil)		Altura arboladura Potencia Vel. crucero/carga Vel. máxima/lastre Doble casco SBI ²⁹ volumen ud Hélices: n° situación Rampas ³⁰ : n° 1 2 3 4 situación alcance anchura		D. Datos documentales Certificado de arqueo Libro de registro	
B. Datos técnicos Fecha construcción / / Tipo ²⁸ Calado máximo GT TPM Eslora total Manga Puntal		C. Datos capacidad almacenamiento de residuos³¹ Lastre sucio Tanques de fangos y decantación Tanques de aguas oleosas de sentinas Aguas sucias Basuras		E. Inspección MOU/PSC ampliada obligatoria en últimos doce meses ¿Efectuada? SI/NO En caso afirmativo: Último puerto de inspección Fecha última de inspección N° deficiencias pendientes	
F. Observaciones					

4.6.2. Lista de Tripulantes y Pasajeros.

LISTA DE LA TRIPULACIÓN OMI

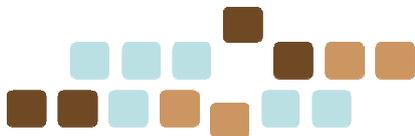
		Llegada ³²			Salida ³²	Nº de página
1. Nombre del buque		2. Puerto de llegada/salida		3. Fecha de llegada/salida		
4. Nacionalidad del buque		5. Puerto de procedencia		6. Clase y número del documento de identidad (nasoporte del mariner) ³⁴		
7. Nº	8. Apellidos y nombre	9. Grado o ³³ funciones	10. Nacionalidad ⁷	11. Fecha y lugar ¹ de nacimiento		

10. Fecha y firma del capitán, el agente u oficial autorizado

LISTA DE PASAJEROS OMI

		Llegada ³²			Salida ³²	Nº de página
1. Nombre del buque		2. Puerto de llegada/salida		3. Fecha de llegada/salida		
4. Nacionalidad del buque		5. Puerto de procedencia		6. Clase y número del documento de identidad (nasoporte del mariner) ³⁴		
5. Apellidos y nombre		6. Nacionalidad ²	7. Fecha y lugar ¹ de nacimiento		8. Puerto de embarque	9. Puerto de desembarque

10. Fecha y firma del capitán, el agente u oficial autorizado



4.6.3. Datos adicionales de Tripulantes para los buques que realicen línea regular de cabotaje insular.

Nº	Apellidos y nombre	Jornada de trabajo (TT) Descanso diario (DD) (cómputo en horas)		Fecha del último embarque (FUE) Fecha del último desembarque (FUD)		Seguridad Social del País o Compañía Aseguradora
		TT	DD	FUE	FUD	

4.6.4. Notificación de residuos (RD 438/1994).

MARPOL	Tipo de residuos	Puerto última entrega	Fecha	Cantidad a la llegada (m ³)
1.1	Lasrre sucio			
1.2	Tanques de fangos y decantación			
1.3	Tanques de aguas oleosas de senrinas			
IV	Aguas sucias			
V	Basuras			

El próximo puerto de escala con instalación de recepción es al que el buque arribará el _ / _ / _.



4.6.5. Detalle de suministros y otros servicios ofertados.

Hoja complementaria ... de ...

Nº de escala ²	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Consignatario

Nombre	NIF
--------	-----

Buque

Nombre	Bandera ²	Distintivo	Habrada
--------	----------------------	------------	---------

Estadía: atraque/fondeo Nueva estadía/Modificación/Reemplazo/Cancelación *(rellenar con N,MR o C según proceda)*

Exención práctica	SI/NO <input type="checkbox"/>	Puerto de atraque/fondeo	<input type="text"/>	Calado: llegada	m	salida	m
Inicio ocupación	_____	Forma de atraque/fondeo	_____	Actividad			
Desocupación	_____	Estancia prolongada	SI/NO <input type="checkbox"/>				

Detalle de operaciones de tráfico mercantil

Tipo op.	Pasaje carga	Tipo ud.	Cantidad	P. máx/ud.	Lugar des. por-embarque	Cia. Estibadora

Carga/descarga	Identif. rampas y medios manipulación	Propiedad	Suministros	Retirada de residuos
Comienzo _____			Agua SI/NO <input type="checkbox"/>	Lastero sucio SI/NO <input type="checkbox"/>
Finalización _____			Hielo SI/NO <input type="checkbox"/>	Esmoques SI/NO <input type="checkbox"/>
			Fuerza SI/NO <input type="checkbox"/>	Serpinas SI/NO <input type="checkbox"/>
			Luz SI/NO <input type="checkbox"/>	Fecales SI/NO <input type="checkbox"/>
			Combustible SI/NO <input type="checkbox"/>	Basura SI/NO <input type="checkbox"/>

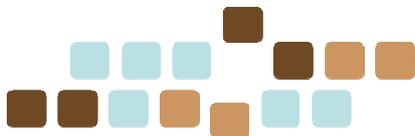
Estadía: atraque/fondeo Nueva estadía/Modificación/Reemplazo/Cancelación *(rellenar con N,MR o C según proceda)*

Exención práctica	SI/NO <input type="checkbox"/>	Puerto de atraque/fondeo	<input type="text"/>	Calado: llegada	m	salida	m
Inicio ocupación	_____	Forma de atraque/fondeo	_____	Actividad			
Desocupación	_____	Estancia prolongada	SI/NO <input type="checkbox"/>				

Detalle de operaciones de tráfico mercantil

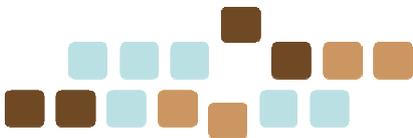
Tipo op.	Pasaje carga	Tipo ud.	Cantidad	P. máx/ud.	Lugar des. por-embarque	Cia. Estibadora

Carga/descarga	Identif. rampas y medios manipulación	Propiedad	Suministros	Retirada de residuos
Comienzo _____			Agua SI/NO <input type="checkbox"/>	Lastero sucio SI/NO <input type="checkbox"/>
Finalización _____			Hielo SI/NO <input type="checkbox"/>	Esmoques SI/NO <input type="checkbox"/>
			Fuerza SI/NO <input type="checkbox"/>	Serpinas SI/NO <input type="checkbox"/>
			Luz SI/NO <input type="checkbox"/>	Fecales SI/NO <input type="checkbox"/>
			Combustible SI/NO <input type="checkbox"/>	Basura SI/NO <input type="checkbox"/>



4.7. Instrucciones para cumplimentar la DUE.

1. Utilizar códigos de cinco letras: las dos primeras para identificar la nación según ISO 3166 y las otras tres según código UN/LOCODE.
2. Número de siete cifras otorgado por la ventanilla única como acuse de recibo a la solicitud de escala: la primera corresponderá al último número del año (p.e. un 9 para 1999).
3. Indicar país, utilizando código de dos letras de acuerdo con ISO 3166 (BOE 3/8/95, pag. 23752).
4. ETA significa hora estimada de llegada a puerto (puntas, toma de práctico o cualquier otro lugar especificado por el puerto).
5. ETD significa hora estimada de salida.
6. Número de viaje utilizado por la Cia. naviera.
7. En caso de buques de banderas no de la UE realizando cabotaje, declarar aquí si están o no autorizados expresamente por la DGMM; en otro caso, es decir, cuando no proceda, tachar con una X.
8. Esta información sobre mm.pp, no exime de las obligaciones impuestas por los Reales Decretos 145/1989, 1253/1997 y 701/1999.
9. Mmpp, en tránsito a bordo son las mercancías peligrosas que se mantienen a bordo sin descargarse durante la escala.
10. Identificar el atraque o puesto de fondeo solicitado utilizando, a ser posible, la codificación establecida (p.e. SAN304 = 5.0/0-8.1/4 correspondiente al Muelle Vizcaya Este 1, desde el noray 5 hasta el noray 8+1/4, del tramo entre el 8 y el 9).



11. Expresar el calado máximo que tiene el buque a su llegada y el que va a tener a su salida.

12. Expresar la forma de fondearse o atracarse: p.e.: *ABM* significa *atracado babor al muelle*.

A atracado	B babor	M al muelle
F fondeado	E estribor	V a buque
Y amarrado a boya	P de punta	1 por proa
R abarloado	X sin más indicación	2 por popa
		X sin más indicación

13. Los distintos momentos y plazos relacionados con la duración de la estadía, son siempre previstos.

14. El Consignatario deberá indicar si solicita la facturación especial para una estancia prolongada.

15. El tipo de actividad puede ser:

OP operaciones portuarias de tráfico mercantil (embarque, trasbordo o desembarque de pasajeros o mercancías).

AV avituallamiento.

CT cruceros turísticos.

TI tráfico Interior.

VO visita oficial.

AF arribada forzosa.

IN inactivo.

BO botadura.

CO construcción.

RE reparación.



DE desguace.

OT otras (p.c, tendido cables submarinos, investigación oceanográfica, dragado, etc.).

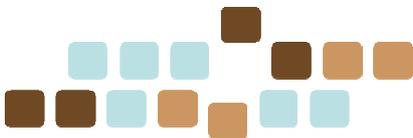
Esta actividad es la principal, por lo que las opciones son excluyentes, pudiéndose emplear el campo de las Observaciones para aclarar los casos en los que se prevea la realización de actividades diversas.

16. Describir las operaciones portuarias de tráfico mercantil mediante los campos: tipo de operación, pasaje/carga, tipo de unidad, cantidad, peso máximo de la unidad, depósito asociado y compañía estibadora; utilizar una línea para cada operación, entendiendo que las operaciones son distintas en cuanto tienen un campo diferente. Ver a modo de ejemplo las siguientes operaciones (utilizar códigos según las instrucciones numeradas a continuación):

Tipo op.	Pasaje/carga	Tipo Ud.	Cantidad	P.máx/ud	Lugar des/pre-embarque	Cía.Estibadora
E	Pasajeros	ud	150	-	Estación marítima	-
D	Cruceistas	ud	2.000	-	Antigua estación	-
E	Gas natural	t	9.300	-	Depósitos de gas	EMPRESA DE GAS
D	Cemento	t	3.000	-	Silo horizontal	TERMINALES PORTUARIAS
E	Contenedores	ud	450	26t	Terminal Pública	MARÍTIMA CONTENEDORES
D	Contenedores	ud	220	26t	Terminal Pública	MARÍTIMA CONTENEDORES
D	Mineral hierro	t	40.000	-	6.000 m ²	COMPAÑÍA DEL HIERRO

17. Indicar el tipo de operación:

- D desembarque, pasaje o carga que se desembarca a tierra.
- T carga en transbordo o tránsito marítimo y pasaje en tránsito marítimo.



- E embarque, pasaje o carga que se embarca desde tierra.

18. Describir el tipo de pasaje o carga con texto libre y resumido; p.e, pasajeros, cruceristas, gasoil, carbón, bobinas, contenedores, etc.

19. Indicar si el pasaje y/o carga antes descritas se van a cuantificar en número de personas, toneladas de peso, metros cúbicos de volumen o número de unidades, eligiendo entre: p, t, m o ud.

20. Indicar el peso máximo por unidad en el caso de que la mercancía se cuantifique en número de unidades.

21. Expresar el nombre del depósito referido o el número de m que aproximadamente se necesitarán al costado del barco para el desembarque o para el pre-embarque del pasaje/carga.

22. Indicar la empresa estibadora.

23. Indicar que rampas o grúas utilizará el buque propias o que medios solicitará para la manipulación, según la clasificación siguiente:

Grúas propias del buque

Rampa roll-on roll-off nº ... (indicar posición y alcance de la rampa o el nº asignado en la ficha técnica)

Grúas de muelle

Grúas automóbiles

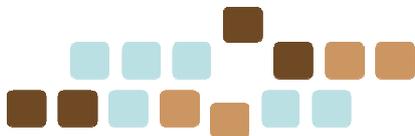
Tubería

Cinta transportadora

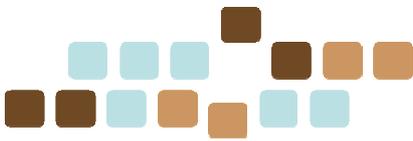
Instalación de bombeo neumático

(otra) instalaciones especial de

Otros medios.



24. Indicar la propiedad o no de la Autoridad Portuaria.
25. Se advierte que la persona firmante deberá tener poderes suficientes de la empresa consignataria por los efectos fiscales que implica la declaración de la afectación o no del buque a la navegación marítima internacional.
26. Código de llamada internacional (*Call Sign*) del buque.
27. Se indicará la dirección postal de la empresa consignada, es decir, la naviera o el armador del buque; ello a efecto de notificaciones.
28. Utilizar la clasificación de dos letras del Lloyds Register of Shipping.
29. SBT significa tanques de lastre separados, y debe expresarse tanto su volumen como las unidades en que éste se ha expresado, es decir en m³ o en unidades GT.
30. Las rampas se identifican con un número para que luego se pueda hacer referencia a la que concretamente vaya a utilizarse en una escala concreta.
31. Los datos sobre capacidad almacenamiento de residuos estarán recogidos en la ficha técnica de las características del buque para no tener que repetirlos en cada una de las escalas al notificar los residuos a bordo del buque.
32. Se declararán los tripulantes y pasajeros, cada uno en su formulario, tanto a la Llegada como a la Salida. Sólo en caso de que no haya cambios de tripulación o pasaje, se podrá obviar su declaración a la Salida.
33. Indicar el cargo a bordo del tripulante:
 - capitán.



- 1º oficial.
- 2º oficial.
- 3º oficial.
- jefe de máquinas
- 1º oficial de máquinas.
- 2º oficial de máquinas.
- 3º oficial de máquinas
- oficial radiotelegrafista
- marinero de máquinas
- marinero de cubierta otros
- práctico de altura a bordo

34. En caso de que el tripulante sea extranjero se debe indicar el número de pasaporte.



4.8. Modelo de Acuse de Recibo DUE

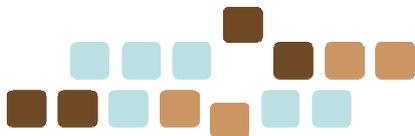
 Ministerio de Fomento Dirección General de Marina Mercante Capitanía Marítima	DOCUMENTO ÚNICO DE ESCALA DE BUQUES DUE en el Puerto de ACUSE DE RECIBO	Autoridad Portuaria
--	---	---------------------

Por la presente, a través de la ventanilla única sita en el Puerto de _____,
se:

Se acusa recibo a las:
de la solicitud de escala de fecha:
realizada por el consignatario:
del buque:
con bandera de:
otorgándose el número:

: - / /
.....
.....
.....

Firma: <input type="text"/>	Sello: <input type="text"/>
Observaciones:	



4.9. Modelo de Asignación de Fondo



ASIGNACIÓN PUESTO FONDEO/ATRAQUE del buque con nº de escala:	PROCEDIMIENTO INTEGRADO DE ESCALA DE BUQUES PIDE en el Puerto _____	Autoridad Portuaria _____
---	--	------------------------------

Por la presente, a través de la ventanilla única sita en el Puerto de _____, se:

Se comunica a las:
 al consignatario:
 del buque:
 con bandera de:
 que le ha sido asignado:
 el puesto de atraque/fondeo:
 para fondear/atracar de la siguiente forma:
 con calado en el puesto:
 a la entrada _____ m
 a la salida _____ m
 con la siguiente duración:
 inicio ocupación _____ : _____ / /
 desocupación _____ : _____ / /

durante una estancia prolongada
 para realizar la actividad de:

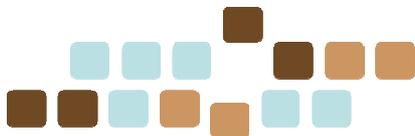
_____ : _____ / /
.....
.....
.....
.....
.....
_____ , _____ m
_____ , _____ m
_____ : _____ / /
_____ : _____ / /
SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
.....

Observaciones

De la Capitanía Marítima:

De la Dirección del Puerto:

Firma: <input style="width: 150px; height: 20px;" type="text"/>	Sello: <input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/>
---	---



4.10. Modelo Certificado de la Capitanía Marítima.



Ministerio de Fomento
Dirección General de la Marina Mercante

(Dirección)
(nº de fax)
(nº de teléfono)

Capitanía Marítima de (España)
The Maritime Authority of (Spain)

SHIP'S CLEARANCE

La Capitanía Marítima de (España), ha despachado el siguiente buque:
The Maritime Authority of (Spain), has cleared the following vessel:

Nombre del buque: _____
Name of vessel: _____

Bandera: _____ Puerto de Registro: _____ GT: _____
Flag: _____ Port of Registry: _____ GT: _____

Nombre del Capitán: _____ Nacionalidad: _____
Name of Master: _____ Citizenship: _____

Cargamento: _____
Cargo: _____

Para el puerto de: _____ País: _____
Next port of call: _____ Country: _____

Fecha de salida: _____ Hora de salida prevista: _____
Date of Departure: _____ Expected Time of Departure: _____

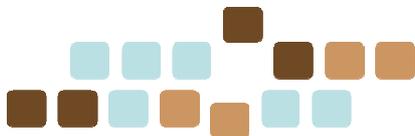
Observaciones:
Remarks:

En _____, a _____ de _____
EL CAPITÁN MARÍTIMO
(P.D.)
For the MARITIME AUTHORITY

(Sello y firma)
(Stamp and signature)

Fecha y Hora de emisión:
Date & Time issued:

Certificado N°:
Ship's Clearance Certificate No:



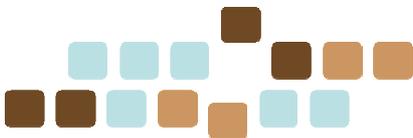
5. VERTIDOS DE SUSTANCIAS PELIGROSAS DESDE TIERRA AL MAR

El régimen jurídico español sobre vertidos al mar de sustancias peligrosas viene establecido en la actualidad, entre otras disposiciones, por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, que en su artículo 57.2 establece la necesidad de evitar el vertido de sustancias peligrosas a las aguas interiores y al mar territorial del Estado, y por la instrucción para el vertido al mar de aguas residuales, aprobada por Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 29 de abril de 1977, en que se establecen dos listas de sustancias que, por su bioacumulabilidad, toxicidad y persistencia, deben estar fuertemente limitadas en los efluentes.

La incorporación de España a las comunidades europeas la hace destinataria de las directivas comunitarias, estando obligada a adoptar cuantas medidas resulten necesarias en orden al cumplimiento efectivo de las disposiciones en ellas contenidas.

5.1. Definiciones relacionadas con el ámbito de vertidos

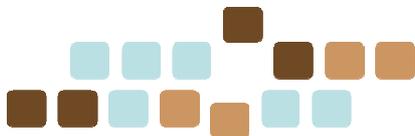
- a. **Aguas interiores:** las aguas situadas entre la costa y las líneas de base rectas establecidas por el Estado como límite interior del mar territorial. En el caso de los cursos de agua, dichas aguas interiores se extienden hasta el límite de las aguas continentales.
- b. **Límite de la aguas continentales:** lugar de los cursos de agua donde es sensible el efecto de las mareas o donde en ausencia de estas, como consecuencia de la presencia del agua de mar, aumenta sensiblemente la salinidad.
- c. **Contaminación:** vertido de sustancias o de energía efectuado por el hombre en el medio acuático, directa o indirectamente, que tenga



consecuencias que puedan poner en peligro la salud humana, perjudicar los recursos vivos y el sistema ecológico acuático, causar daños a los lugares de recreo u ocasionar molestias para otras utilizaciones legítimas de las aguas.

- d. **Valores límite:** las cantidades máximas admisibles vertidas durante un cierto período de tiempo y las concentraciones máximas admisibles en un vertido, que se fijarán específicamente para cada sustancia peligrosa.
- e. **Objetivos de calidad:** los requisitos y las concentraciones máximas admisibles en el medio acuático afectado por el vertido, que se fijarán específicamente para cada sustancia peligrosa.
- f. **Elaboración de sustancias:** cualquier instalación industrial que implique la producción, la transformación o la utilización de las sustancias peligrosas o cualquier otro procedimiento industrial al que sea inherente la presencia de las mismas.
- g. **Establecimiento industrial:** cualquier instalación en el que se lleve a cabo la elaboración de las sustancias peligrosas mencionadas o de cualquier otra sustancia que las contenga, o que de origen a residuos que contengan tales sustancias.

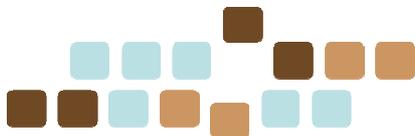
Instalación ya existente: cualquier establecimiento industrial que se encuentre en servicio antes de la entrada en vigor de la disposición que regule la normativa correspondiente a la sustancia específica de que se trate o dentro del plazo de doce meses posterior a la misma.



- h. **Instalación nueva:** cualquier establecimiento industrial puesto en servicio una vez transcurridos doce meses desde la entrada en vigor de la disposición que regule la normativa correspondiente a la sustancia específica de que se trate, o cualquier establecimiento existente cuya capacidad para la elaboración de sustancias haya sido aumentada de manera significativa a partir de dicho plazo.

5.2. Normas de emisión.

1. Las normas de emisión fijadas por las autorizaciones expedidas determinarán:
 - a. La concentración máxima de una sustancia admisible en los vertidos.
 - b. La cantidad máxima de una sustancia admisible en los vertidos durante uno o varios periodos determinados. En caso necesario, esta cantidad máxima podrá además expresarse en unidad de peso del contaminante por unidad de un elemento característico de la actividad contaminante.
2. Para cada autorización la comunidad autónoma competente podrá fijar, en caso necesario, unas normas de emisión más exigentes que las que resulten de la aplicación de los valores límite que específicamente se establezcan para cada sustancia, teniendo en cuenta, en particular, la toxicidad, la persistencia y la bioacumulación de dicha sustancia en el medio acuático receptor del vertido.
3. Cuando no se respeten las normas de emisión, la comunidad autónoma competente adoptará todas las medidas oportunas para que se cumplan las condiciones de la autorización y, en caso necesario, para que se suspenda el vertido.



5.3. Excepciones.

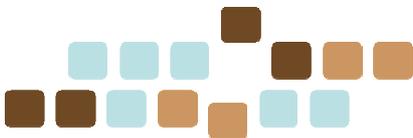
1. En las autorizaciones de vertidos a una zona geográfica determinada, cuando las circunstancias especiales de los vertidos o de las aguas receptoras lo permitan, podrá sobrepasarse los límites fijados en las normas de emisión siempre que, mediante el oportuno control, pueda justificarse que en el medio acuático afectado se alcanzan y mantienen permanentemente los objetivos de calidad establecidos.

2. Para la adopción en una zona geográfica del método de los objetivos de calidad, deberá presentarse a la Administración del Estado un estudio justificativo, en el que se describa el procedimiento de control que se tiene previsto adoptar, para su envío a la Comisión de las Comunidades Europeas, la autorización para la aplicación del método estará supeditada a la aprobación de dicha comisión, y será notificada por la Administración del Estado a la comunidad autónoma competente.

5.4. Condiciones.

1. Las autorizaciones de vertido a que se refiere este Real Decreto habrán de revisarse al menos cada cuatro años.

2. Las autorizaciones para vertidos, procedentes de núcleos urbanos o instalaciones nuevas, solamente podrán otorgarse cuando se apliquen las normas correspondientes a los mejores medios técnicos disponibles, económicamente viables, para eliminar la contaminación. En el caso de que por razones técnicas no se aplicarán tales medios, la Comunidad Autónoma competente notificará esta circunstancia a la Administración del Estado previamente a toda resolución, no pudiendo otorgarse la autorización del vertido hasta que sea autorizada para ello, previa la tramitación prevista en estos casos, ante la Comisión de las Comunidades Europeas.



3. Para los vertidos de cada sustancia específica se establecerán los valores límite, los plazos fijados para que se cumplan dichos valores y el procedimiento de vigilancia y control aplicable en cada caso.

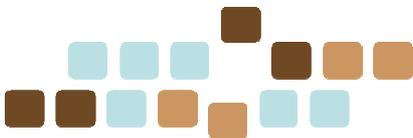
4. Los valores límite de las aguas residuales que contengan sustancias peligrosas, se aplicarán en el colector de vertido o en otros puntos cuando ello fuera necesario y así se autorice.

Si las aguas residuales que contienen sustancias peligrosas fuesen tratadas en una planta destinada a eliminarlas, la Comunidad Autónoma competente podrá permitir que los valores límite se apliquen en el punto en el que las aguas residuales salgan de dicha planta.

5. El método de control y los métodos de medida de referencia que deberán utilizarse para determinar la presencia de sustancias peligrosas, se establecerán específicamente para cada una de ellas. Se podrán utilizar otros métodos de medida a condición de que los límites de detección, la precisión y la exactitud de dichos métodos sean al menos igual que los que se hayan previsto en cada caso.

5.5. Vigilancia.

La Comunidad Autónoma competente garantizará la vigilancia del medio acuático afectado por los vertidos estableciendo las redes de vigilancia correspondientes y realizará un inventario de los vertidos efectuados que puedan contener sustancias peligrosas a las que se apliquen normas de emisión.



5.6. Programas de eliminación de la contaminación.

1. Se establecerán programas específicos para evitar o eliminar la contaminación procedente de fuentes importantes de sustancias, inclusive aquellas múltiples y difusas, que no sean las fuentes de vertidos sometidas al régimen de los valores límites establecidos en las normas de emisión.

2. Dichos programas incluirán especialmente las medidas y las técnicas más apropiadas para garantizar la sustitución, la retención o el reciclaje de las sustancias mencionadas en el apartado anterior.

3. Los programas específicos deberán entrar en vigor en un plazo máximo de cinco años a partir de la fecha en que se especifiquen para cada sustancia las correspondientes normas de vertido.

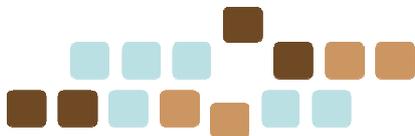
4. Los programas también podrán incluir disposiciones específicas relativas a la composición y al empleo de sustancias o grupos de sustancias así como productos y tendrán en cuenta los progresos técnicos más recientes que sean económicamente viables.

5. Los programas determinarán también los plazos de su ejecución.

5.7. Programas para reducir la contaminación.

1. Se establecerán programas específicos para reducir la contaminación causada por los vertidos.

2. En las autorizaciones previas a dichos vertidos se señalará la norma de emisión correspondiente, calculada en función de los objetivos de calidad fijados en los programas indicados en el apartado anterior y referidos a la sustancia específica de que se trate.



3. Los programas también incluirán disposiciones específicas relativas a la composición y empleo de sustancias o grupos de sustancias, así como productos, y tendrán en cuenta los progresos técnicos más recientes económicamente viables.

4. Los programas determinarán los plazos de su ejecución y los resultados de su aplicación se comunicarán por la Administración del Estado a la Comisión de las Comunidades Europeas, de forma resumida.

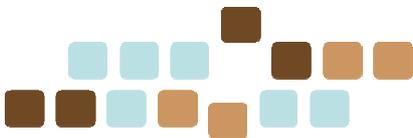
5.8. Transferencia de contaminación.

La aplicación de las medidas adoptadas en virtud de lo establecido en este Real Decreto no podrá en ningún caso tener por efecto un aumento directo o indirecto de la contaminación del medio receptor, ni producir incrementos de contaminación de otros medios por las sustancias cuyo vertido se limita.

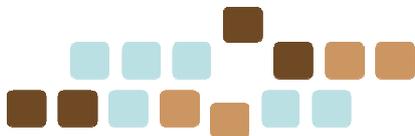
5.9. Funciones de las Comunidades Autónomas.

Corresponde a las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, adoptar todas las medidas precisas para el adecuado y eficaz cumplimiento de lo dispuesto y particularmente en las siguientes materias:

1. Puesta en practica de las inspecciones, inventarios, vigilancias, muestreos y análisis que se disponen.
2. Designación de las unidades de recepción, ordenación y evaluación de los datos referentes a las características de los vertidos autorizados y a la calidad de las aguas para su comunicación directa a la Administración del Estado y para el traslado de los datos obtenidos, con las siguientes características:



- a. Periodicidad anual. La reunión de esta información a la Administración del Estado, deberá efectuarse dentro de la primera quincena del año siguiente a aquel al que se refieren los datos remitidos. Estos han de incluir como mínimo:
 - Los detalles relativos a las autorizaciones por las que se fijan las normas de emisión, de acuerdo con lo establecido en el artículo 58.1, de la Ley de Costas.
 - El inventario de los vertidos de sustancias peligrosas, los puntos donde se realizan estos y los dispositivos de dispersión que poseen.
 - El cumplimiento de los valores límite o de los objetivos de calidad.
 - Los resultados y características de la vigilancia del medio acuático afectado por los vertidos.
 - Los programas de reducción de la contaminación y los resultados de su aplicación, que se comunicarán en forma resumida.
 - b. La información deberá remitirse usando formatos normalizados.
 - c. Las comunicaciones relativas a vertidos potencialmente muy peligrosos, de índole catastrófica o accidental, tendrán carácter urgente.
3. Propuesta de excepciones ante la Administración del Estado, para su traslado a la Comisión de las Comunidades Europeas, precisando las causas que las originan, los períodos de tiempo para los que se prevén

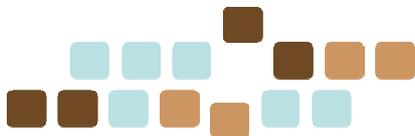


y la localización y límites precisos de las aguas afectadas.

5.10. Funciones de la Administración del Estado.

Son funciones de la Administración del Estado, todas aquellas que, en el ámbito de sus competencias, contribuyan al mejor cumplimiento de la misma y especialmente las siguientes:

1. La evaluación y análisis del conjunto de la información periódica comunicada por las distintas comunidades autónomas competentes.
2. La obtención de información mediante una red nacional para la determinación de las concentraciones de fondo de las sustancias peligrosas en el medio acuático de las aguas interiores y el mar territorial, a los efectos de la adopción, en su caso, de las medidas que corresponden al Estado para la limpieza de dichas aguas.
3. La elaboración de informes periódicos sobre el nivel de contaminación del medio acuático español para su comunicación a otras Administraciones públicas, así como la elaboración de los informes de síntesis que sobre este tema deben remitirse a la Comisión de las Comunidades Europeas.
4. El establecimiento de métodos de medida de referencia y límites de detección.
5. El traslado a la Comisión de las Comunidades Europeas de las propuestas de excepción, así como la notificación a las Comunidades Autónomas de las decisiones de aquella.
6. La preparación de acuerdos con otros estados, relativos a las aguas marítimas fronterizas y a las aguas internacionales, que afecten la

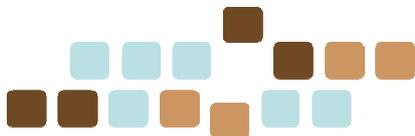


calidad de las aguas interiores y del mar territorial.

Los titulares de las autorizaciones de los vertidos de sustancias peligrosas actualmente existentes, deberán ajustar, en el plazo señalado en cada caso por su respectiva autorización del vertido, las condiciones de esta a las previstas en la disposición que regule la norma correspondiente a la sustancia específica de que se trate. Este plazo no podrá superar en cualquier caso los límites que se establezcan para cada una de las sustancias.

5.11. Valores límite, fechas fijadas para su cumplimiento y procedimientos de vigilancia y control que se deben aplicar a los vertidos.

1. Los valores límite, así como las fechas para el cumplimiento de los mismos, se fijarán específicamente para los diferentes establecimientos industriales que viertan sustancias peligrosas.
2. Las cantidades de sustancias vertidas se expresarán en función de las cantidades de sustancias producidas, utilizadas o transformadas por el establecimiento industrial de que se trate durante el mismo período o en función de otro parámetro característico de la actividad.
3. Los valores límite expresados en términos de concentración solo podrán rebasarse en los supuestos de excepción establecidos, los valores límite expresados en concentraciones máximas, cuando estas no sean los únicos valores aplicables, no podrán ser superiores a los expresados en peso de la sustancia dividido por las necesidades en agua de cada elemento característico de la actividad contaminante.



No obstante, teniendo en cuenta que la concentración de dichas sustancias en los efluentes depende del volumen de agua implicado, que difiere según los distintos procedimientos e instalaciones, tendrán que respetarse en todos los casos los valores límite expresados en peso de sustancias vertidas en relación con los parámetros característicos de las actividades reguladas.

4. Para comprobar si los vertidos de sustancias peligrosas cumplen las normas de emisión deberá establecerse un procedimiento de control.

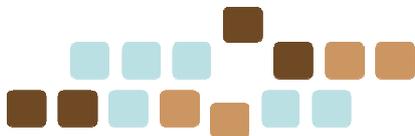
Dicho procedimiento tendrá que prever los métodos para la toma y el análisis de muestras, la medición del caudal de los vertidos y de la cantidad de sustancias tratadas o, en su caso, la medición de los parámetros característicos de la actividad contaminante. En especial, si fuere imposible determinar la cantidad de sustancias tratadas, se podrá basar el procedimiento de control en la cantidad de sustancias que se puedan utilizar en función de la capacidad de producción en la que se basa la autorización.

5. Para el control de la carga contaminante, se deberá tomar una muestra diaria que sea representativa del vertido efectuado durante un período de veinticuatro horas. La cantidad de sustancia vertida a lo largo de un mes se calculará sobre la base de las cantidades diarias vertidas.

Se podrá fijar para determinadas sustancias un nivel de vertido por debajo del cual sea posible aplicar un procedimiento simplificado de control.

6. Las tomas de muestras y la medida del caudal previstas en el apartado anterior se harán normalmente en el punto en el que se apliquen los valores límite.

No obstante, cuando sea necesario para garantizar que las medidas corresponden a los requisitos, se podrá permitir que dichas tomas y la medida de caudal se realicen en otro punto situado antes de aquel en el que se



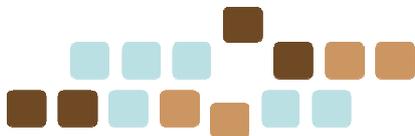
aplican los valores límite, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a. Que dichas medidas tengan en cuenta todas las aguas procedentes de la instalación que puedan contener la sustancia considerada.
- b. Que las comprobaciones efectuadas con regularidad demuestren que las medidas son, en efecto, representativas de las cantidades vertidas en el punto en el que se aplican los valores límite o, en cualquier caso, son superiores a las mismas.

5.12. Objetivos de calidad, plazos fijados para su cumplimiento y procedimiento de vigilancia y control de dichos objetivos.

1. Para aquellas instalaciones que recurran a la excepción, las normas de emisión se fijarán de forma que el objetivo de calidad adecuado, de entre los fijados en virtud de las disposiciones de los apartados 2 y 3 siguientes, se respete en la zona geográfica afectada por vertidos de las sustancias peligrosas de que se trate. La Administración del Estado designará la zona geográfica afectada en cada caso y seleccionará de entre los objetivos de calidad fijados aquel o aquellos que juzgue adecuados, teniendo en cuenta las características de la zona geográfica afectada y que el objetivo fundamental es el de eliminar la contaminación.

2. Para cada sustancia peligrosa se fijarán los objetivos de calidad y los plazos de aplicación, con el fin de eliminar o reducir, en su caso, la contaminación.



3. Salvo disposiciones específicas en contrario, todas las concentraciones fijadas como objetivos de calidad se referirán a la media aritmética de los resultados obtenidos durante un año.

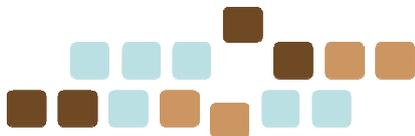
4. Cuando se apliquen varios objetivos de calidad a las aguas de una zona, la calidad de las aguas deberá satisfacer el cumplimiento de cada uno de dichos objetivos.

5. Independientemente de la comprobación de los objetivos de calidad, establecidos en los párrafos anteriores, deberá verificarse que no se producen aumentos significativos en la concentración de la sustancia peligrosa de que se trate en el medio acuático afectado por el vertido.

Se entenderá por *aumento significativo* el incremento del valor medio de la concentración de la sustancia de que se trate superior al 50 % del valor existente, previamente a la autorización del vertido, en sedimentos, crustáceos, peces y moluscos que, considerados conjunta o separadamente, sean representativos del medio acuático afectado por el vertido.

6. En las autorizaciones concedidas, se detallarán las prescripciones, las modalidades de vigilancia y las fechas de los muestreos y medidas, con el fin de asegurar el cumplimiento de los objetivos de calidad en cuestión.

7. Las Comunidades Autónomas competentes informarán a la Administración del Estado, para cada objetivo de calidad elegido y aplicado, sobre las circunstancias siguientes: puntos de vertido y dispositivos de dispersión; zona geográfica en la que se aplica el objetivo de calidad; localización de los puntos de toma de muestras; frecuencia de muestreo; métodos de muestreo y medida; resultados obtenidos.



8. Las muestras deberán tomarse en puntos lo suficientemente cercanos al de vertido para que puedan ser representativas de la calidad del medio acuático en la zona afectada por los vertidos. La frecuencia de muestreo deberá ser la suficiente para hacer patente las posibles modificaciones del medio acuático, teniendo en cuenta las variaciones naturales del régimen hidrológico.

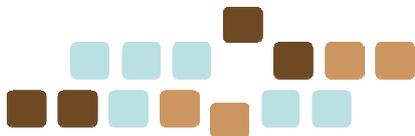
Para la vigilancia del cumplimiento de los objetivos de calidad fijados, se considerará que el medio acuático afectado por el vertido corresponde a un círculo con centro en el punto de vertido y radio una milla náutica, salvo que se justifique otro radio distinto y así se establezca en la autorización del vertido.

9. Cuando se demuestre que no se plantea problema alguno en lo que concierne al mantenimiento permanente del objetivo de calidad, podrá establecerse un procedimiento de control simplificado.

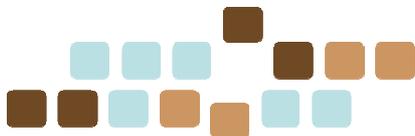
5.13. Métodos de medida de referencia.

1. Se fijarán específicamente para cada sustancia peligrosa los métodos de medida de referencia para determinar la concentración de la sustancia, así como la exactitud, la precisión y el límite de detección del método para cada medio afectado.

2. Se entenderá por *exactitud*, la diferencia entre el valor real de una sustancia y el valor medio experimental obtenido; por *precisión*, el intervalo en el que se hallan el 95 % de los resultados de las mediciones efectuadas en una misma muestra con idéntico método de medida, y por *límite de determinación*, la menor cantidad cuantitativamente determinable en una muestra, sobre la base de un procedimiento de trabajo dado, que pueda todavía distinguirse de cero.



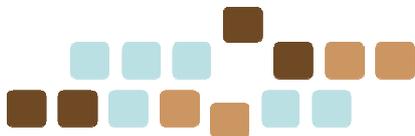
3. La medida del caudal de los efluentes deberá efectuarse con una exactitud de $\pm 20\%$.



5.14. Lista I de categorías y grupos de sustancias.

La lista I comprende determinadas sustancias individuales que forman parte de las categorías y grupos de sustancias que se indican a continuación, escogidas principalmente por su toxicidad, persistencia y bioacumulación, con excepción de las sustancias biológicamente inofensivas o que se transforman rápidamente en sustancias biológicamente inofensivas:

1. Compuestos organohalogenados y sustancias que pueden dar origen a compuestos de esta clase en el medio acuático.
2. Compuestos organofosfóricos.
3. Compuestos organoestánicos
4. Sustancias en las que este demostrado su poder cancerígeno en el medio acuático o transmitido por medio de éste.
5. Mercurio y compuestos de mercurio.
6. Cadmio y compuestos de cadmio.
7. Aceites minerales persistentes e hidrocarburos de origen petrolífero persistentes.
8. Materias sintéticas persistentes que puedan flotar, permanecer en suspensión o hundirse y causar perjuicio a cualquier utilización de las aguas.



5.15. Lista II de categorías y grupos de sustancias.

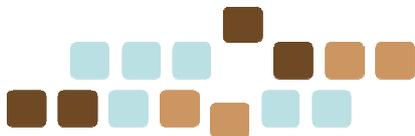
La lista II comprende:

- Las sustancias que forman parte de las categorías y grupos de sustancias enumerados en la lista I para las que no se han determinado los valores límite previstos.
- Determinadas sustancias individuales y determinados tipos de sustancias que forman parte de las categorías y grupos de sustancias enumerados a continuación y que tienen efectos perjudiciales sobre el medio acuático, que no obstante puedan limitarse a determinada zona según las características de las aguas receptoras y su localización.

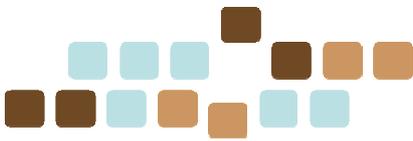
Categorías y grupos de sustancias correspondientes al segundo guión:

1. Los metaloides y los metales siguientes y sus compuestos:

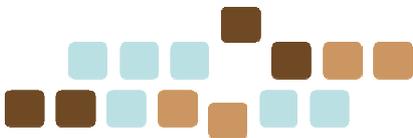
1. Zinc.
2. Cobre.
3. Níquel
4. Cromo.
5. Plomo.
6. Selenio.
7. Arsénico.
8. Antimonio.
9. Molibdeno



10. Titanio.
 11. Estaño.
 12. Bario.
 13. Berilio.
 14. Boro.
 15. Uranio.
 16. Vanadio.
 17. Cobalto.
 18. Talio.
 19. Teluro.
 20. Plata.
2. Biocidas y sus derivados que no figuren en la lista I.
 3. Sustancias que tengan efectos perjudiciales para el sabor y/o el olor de los productos de consumo humano obtenidos del medio acuático, así como los compuestos que puedan dar origen a sustancias de esta clase en las aguas.
 4. Compuestos organosilícicos tóxicos o persistentes y sustancias que puedan dar origen a compuestos de esta clase en las aguas, excluidos los biológicamente inofensivos o que dentro del agua se transforman rápidamente en sustancias inofensivas.
 5. Compuestos inorgánicos de fósforo y fósforo elemental.



6. Aceites minerales no persistentes e hidrocarburos de origen petrolífero no persistentes.
7. Cianuros, fluoruros.
8. Sustancias que influyan desfavorablemente en el balance de oxígeno, en particular las siguientes: amoníaco y nitritos.



6. VOCABULARIO RELATIVO A LA NAVEGACIÓN EN AGUAS INTERIORES

 **Fletamento:** se contrata la utilización de un buque para la realización de un transporte o de una serie de transportes previamente determinados, que efectúa el armador por su cuenta y riesgo y se compromete a llevar a cabo, por lo que, salvo pacto en contrario, el abono del flete convenido depende de la efectiva realización de dicho transporte, quedando subordinado al éxito de su expedición. Aquí el fletante se compromete a llevar a cabo la expedición convenida, como lo prueba el hecho de que en caso de sobrevenir navegabilidad del buque, el fletante tiene la obligación de proporcionar otro que recoja las mercancías y portee a su destino.

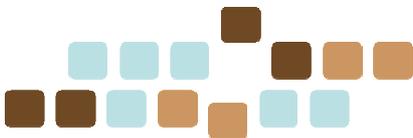
 **Contrato de Fletamento:**

Elementos personales.

Los elementos personales de este contrato son primordialmente el fletante y el fletador. Ambos han de poseer la capacidad general para contratar y obligarse.

El fletante es el naviero que se obliga a realizar el transporte, sea o no el propietario del buque.

El fletador es la persona física o jurídica que contrata con el naviero la utilización del buque, o directamente el transporte de las mercancías si se trata de la última de las tres modalidades indicadas al principio del tema. En este último caso se llama cargador.



En el indicado transporte de mercancías, y cuando el cargador no las expide a sí mismo, el receptor de la misma, al que se conoce con el nombre **de consignatario**.

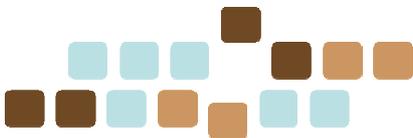
El Capitán, que no sólo interviene en la ejecución del contrato, sino que puede aparecer como contratante en representación del naviero en caso de ausencia del mismo.

El privilegio del fletante, la circunstancia de que, normalmente, el cobro del flete por el fletante se encuentra subordinado al éxito de la expedición, supone que su abono se efectúa "a posteriori", salvo pacto en contrario. Por ello, las legislaciones otorgan determinados y concretos privilegios a favor del mismo, independiente de los que convencionalmente puedan establecerse.

Esta afección del cargamento tiene el carácter de crédito preferente a cualquier otro durante veinte días a contar desde su entrega o depósito, a menos que hubiera pasado a un tercero de buena fe y a título oneroso.

Subfletamento: Como indica su nombre es el nuevo fletamento contratado sobre el mismo buque por el fletador (subfletante) con un tercero (subfletador). Sólo tiene lugar en el caso de fletamento total del buque, sobretodo si lo está es time charter, en cuyo caso presenta grandes analogías con el subarriendo.

Particularidades del Contrato de Fletamento: Es un contrato predominantemente **consensual** que se completa por el consentimiento de las partes que se comprometen sobre las condiciones de éste e indubitablemente es un evento **mercantil** por su vinculación al comercio particularmente al marítimo. Sí se basa en la mutua

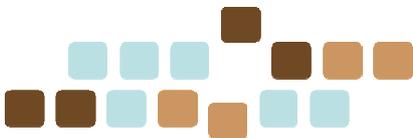


conformidad de dos partes llamadas fletante o armador o "shipowner" en vez del vocablo fletante) y fletador, tiene la condición de **bilateral**, por ende también será **sinlagmático**, donde existirá un presupuesto de prestaciones recíprocas que obligaran a ambas partes por igual.

Es un contrato **oneroso** pues se ejecuta mediante un precio denominado flete, en donde se acarrearán mercaderías mediante un buque y será el pago de este flete quien se constituirá en la obligación primordial que contrae la parte llamada fletador en virtud del contrato de fletamento.

El Contrato de Fletamento es acogido tanto por el Código de Comercio Español de 1885 como por el Código de Comercio Peruano, vigente en su Artículo **665** anuncia, que la **póliza** de fletamento (denominación clásica cuando se habla del Contrato de Fletamento), debe comprender aparte de las cláusulas que hayan determinado ambas partes los siguientes detalles:

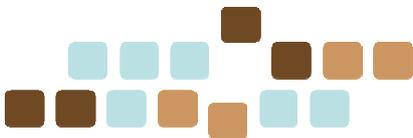
- La clase, nombre y el porte del buque
- Su pabellón y puerto de matrícula
- El nombre, apellidos y domicilio del Capitán
- El nombre, apellidos y domicilio del naviero, si éste contratara el fletamento
- El nombre, apellidos y domicilio del fletador y si manifestare obrar por comisión, el de la persona por cuya cuenta hace el contrato



- El puerto de carga y descarga
- La cabida, número de toneladas o cantidad de peso o medida que se obliguen respectivamente a cargar y a conducir, o sí es total el fletamento
- El flete que se haya de pagar, expresando sí ha de ser una cantidad alzada por el viaje, o un tanto al mes, o por las cavidades que se hubieren de ocupar, o por el peso o la medida de los efectos en que consista el cargamento, o de cualquier otro modo que se hubiere convenido
- El tanto de capa que se haya de pagar al Capitán
- Los días convenidos para la carga y la descarga
- Las estadías y sobrestadías que habrán de contarse y lo que por cada una de ellas se hubiere de pagar
- La fecha del contrato

Es requisito fundamental que se refleje en la Póliza de Fletamento la clase, nombre, porte y pabellón del buque. La seguridad de estos detalles permite reconocer al buque, pues el fletador tiene la prerrogativa a que se ejecute el acarreo en el mismo buque que él ha contratado. Sí se confirma una omisión en estos detalles podría implicar la anulación del Contrato.

Si se hace reflejar que el buque tiene una clasificación determinada en una sociedad clasificadora, debe cumplir el buque ese requisito en el momento de rubricarse la Póliza de

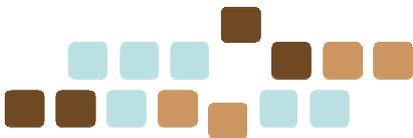


Fletamento, pero no está obligado el fletante a seguir conservando esa clasificación durante todo el tiempo de vigencia del contrato, aunque es habitual en la práctica internacional que el fletante actúe de forma prudente y mantenga la clase del buque a fin de evitar las adversas implicaciones que conlleva la privación de la clase del buque.

El Código de Comercio tanto el español como el cubano, prescribe como una obligación que se hagan consignar el nombre, apellidos y domicilio del fletante, fletador y Capitán, aunque en la práctica esto no se hace de forma tan rígida; i.e. el nombre del Capitán casi siempre se prescinde así como los domicilios antes mencionados además en las modernas proformas se suprimen los anteriores datos.

Las pólizas establecen la obligación para el armador de dirigirse al puerto donde el buque tomará la carga, el fletador tiene la obligación de suministrarla en ese puerto.

Al mencionarse en la póliza un lugar definido para la carga, tendrá que aguardar el buque el tiempo razonable si este lugar está ocupado por otras embarcaciones. Se considera tiempo razonable en puertos o rías donde son apreciables las mareas, el tiempo que haya que aguardar hasta las mareas de zizigías; en lugar en que el hielo es el motivo de la detención hasta que éste se disuelva y en caso de que se origine de congestión en el puerto debido a otras razones, tiene la obligación el buque de aguardar el tiempo razonable comercialmente para las operaciones.



En el caso de establecerse en la póliza que el buque podrá cargar en uno de varios puertos señalados, el derecho de elegir el puerto de carga incumbe al fletador, exceptuando así los puertos que juzgue inapropiados.

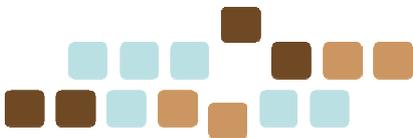
El puerto o puertos de descarga se señalan también en la póliza. El buque se exige a llevar el cargamento al punto designado y sólo le exceptuarán de esta obligación situaciones de fuerza mayor, como puede ser bloqueo, epidemias, huelgas, etcétera.

En caso de existir diversos fletadores, la preferencia en la elección del lugar debe adjudicarse al fletador del cargamento más significativo.

Cuando en la póliza no se indique el puerto de carga, cosa esta poco usual, se deducirá que es el mismo en que el contrato se celebre. En cuanto al puerto de descarga es habitual ordenarlo también por radioteléfono, correo electrónico, cablegrama o fax siempre durante el viaje y dentro de cierto tiempo.

Entre los requisitos necesarios que debe tener el buque figura la de su cabida. Resulta obvio que el fletador debe enterarse primeramente sí puede embarcar el cargamento que pretende.

En el caso de un fletamento completo, refiriéndose la Póliza a un tonelaje determinado del buque, el armador está comprometido a poner a disposición del fletador un buque de ese tonelaje preestablecido. Es primordial la declaración exacta en la Póliza de Fletamento del tonelaje del buque, pues un error en este sentido puede resultar la indemnización de daños y perjuicios.

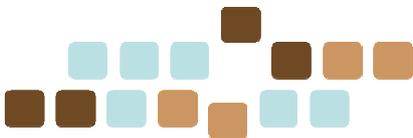


Para prevenir posibles faltas y reclamaciones es normal estipular las cláusulas de la cabida de la embarcación y del tonelaje a cargar, adoptando expresiones que dejen suficiente margen tanto al armador como al fletador, i.e. la de "aproximadamente" (about), o la de "tantas toneladas" como topes mínimo y máximo de tolerancia, o bien la expresión "que no exceda de lo que razonablemente puede cargarse". A este efecto, el Código de Comercio regula cuidadosamente las ocurrencias que puedan presentarse.

Por ejemplo, sí hay algún error en cuanto a la capacidad o cabida del buque con relación a la carga contratada en el fletamento por equivocación del armador o del Capitán, dispone el Código de Comercio que, sí éstos contrataren mayor carga que la que el buque pueda conducir atendiendo a su arqueo, indemnizarán a los cargadores a quienes dejen de cumplir su contrato, por los perjuicios que les hubiesen sobrevenido.

Sí han sido varios los Contratos de Fletamentos celebrados, y por falta de cabida no pudiera embarcarse toda la carga contratada, y ninguno de los fletadores optase por la rescisión, se dará la preferencia al que tenga ya introducida y colocada la carga en el buque, y los demás obtendrán el lugar que les corresponda según el orden de las fechas de sus contratos.

No apareciendo esta prioridad, podrán cargar, sí les conviniere a prorrata de la cantidades de pesos o extensión que cada uno haya contratado y quedará el armador obligado al resarcimiento de daños y perjuicios.



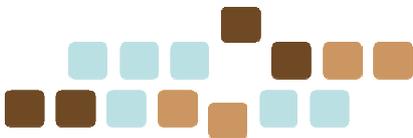
✚ **Derechos de garantía sobre el buque.**

Los derechos de garantía sobre el buque son los que generan a favor del acreedor la posibilidad legítima de ejecutar el crédito a su favor, contando con la afectación del buque al cumplimiento de tal obligación.

Aunque el principal de los derechos de garantía es la hipoteca, un derecho de garantía real, no es el único. Así, puede hacerse una mínima referencia a los llamados privilegios o liens del derecho anglosajón, y al mortgage, en los acervos jurídicos anglosajones, figura pareja a la de la hipoteca de los países latinos. **El mortgage** es una institución con características similares la hipoteca, pero con algunas diferencias, más aparentes que sustanciales. En el derecho anglosajón, el equivalente de la hipoteca del derecho latino es la institución del mortgage y, lógicamente, aparece tanto en el derecho como un como en el marítimo.

✚ **Hipoteca naval:** El contrato de hipoteca naval consiste en aquél en mérito del cual un deudor llamado hipotecado afecta el buque como garantía del pago de una obligación al acreedor llamado hipotecante. El crédito está constituido por la suma principal y por sus intereses, más los gastos de constitución y de cancelación de la hipoteca. El buque resulta afectado con sus aparejos, pertrechos, máquinas, fletes devengados y no percibidos en el viaje en curso o en el último rendido al hacerse efectivo el crédito hipotecario, indemnización de que sea acreedor el buque por accidentes marítimos y, desde luego, la correspondiente por seguro.

Este contrato, tiene carácter de garantía, y, por tanto, accesorio, ya que presupone la existencia de una obligación cuyo cumplimiento



garantiza; es así mismo constitutivo de un derecho real por cuanto adscribe directa e inmediatamente la nave sobre que se constituye al cumplimiento de dicha obligación cualquiera que sea su poseedor; y es, por fin, un contrato formal, al hacerse necesaria la forma escrita y su inscripción en el registro correspondiente con carácter constitutivo.

La hipoteca puede ser dividida en dos clases, a saber: convencional y legal.

En el contrato de hipoteca naval hay que hacer constar la identificación de las partes, el importe del crédito objeto de garantía más eventuales indemnizaciones por daños, fechas de vencimiento de capital y de pago de intereses, circunstancia de ser el crédito a la orden o nominativo, e identificación completa del buque.

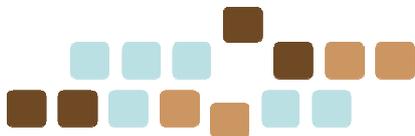
- ✚ **Calado:** El calado de un barco es la distancia vertical entre un punto de la línea de flotación y la línea base o quilla, con el espesor del casco incluido; en el caso de no estar incluido, se obtendría el calado de trazado.

Calados de un buque

El calado de popa (C_{pp}), es el calado medido en la perpendicular de popa.

El calado de proa (C_{pr}), es el calado medido en la perpendicular de proa.

El Calado medio (C_m), es el calado medido en la vertical de F, centro de gravedad de la flotación que se considere. El calado medio se



obtiene por el cálculo a partir de la semisuma de los calados de proa y popa, con una corrección por asiento y valor de la posición de F con respecto a la Pm (perpendicular media).

Escala de calados

Los calados se miden en escalas situadas a cada banda, a proa y a popa, y en algunos barcos también en la perpendicular media. Las escalas se miden en decímetros, en cuyo caso, los números representados son pares, o en pies, figurando tanto los pares como los impares, con lo que en este caso es usual grabarlos en números romanos.

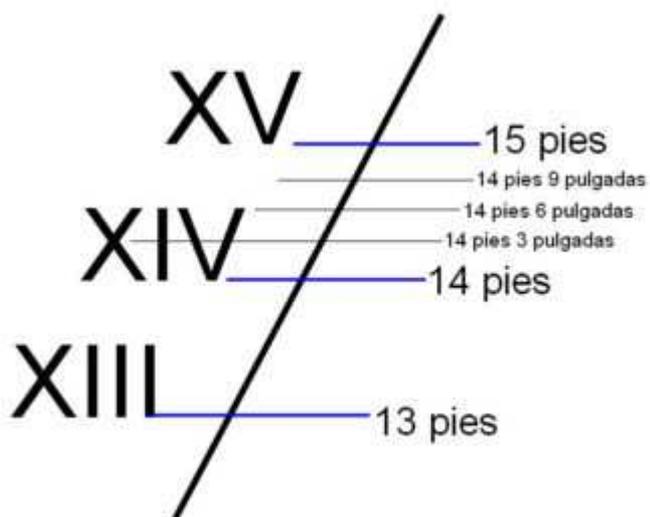
Lectura de las escalas de calados

La lectura de las escalas de calados se realiza de acuerdo con lo siguiente: el pie del número indica el calado, siendo la altura del número un decímetro o medio pie (6 pulgadas), según el caso; por tanto, las posiciones se obtienen proporcionalmente. Para relacionar ambas escalas se indican las equivalencias entre pies, pulgadas y centímetros.

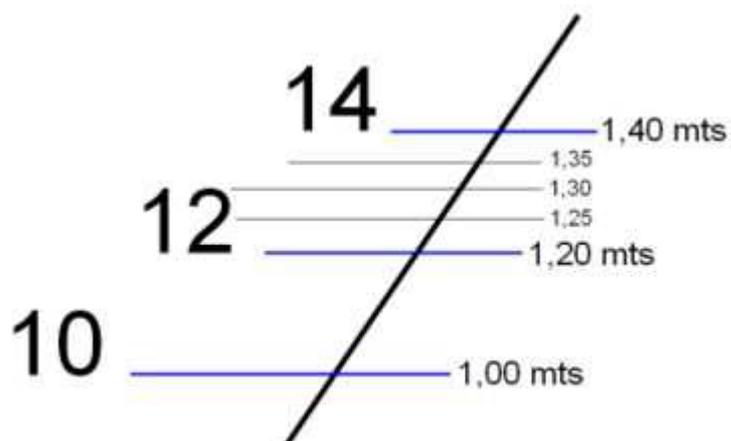
- 1 pie = 12 pulgadas
- 1 pulgada = 2.54 cm
- 1 pie = 30,48 cm

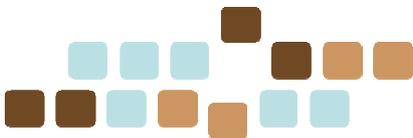


Escalas inglesa y métrica

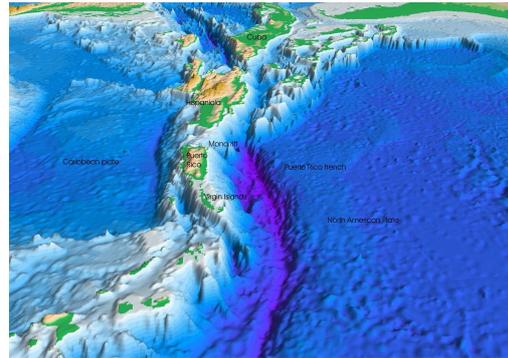


Escala de proa, sistema inglés en numeración romana



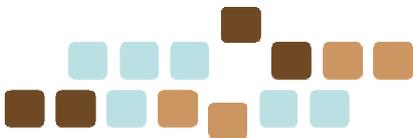


Batimetría: Batimetría es el equivalente submarino de la altimetría. El nombre proviene del griego βαθυς, profundo, y μετρον, medida. En otras palabras, la batimetría es el estudio de la profundidad marina, de la tercera dimensión de los fondos lacustres o marinos. Un mapa o carta batimétrico normalmente muestra el relieve del fondo o terreno como isógramas, y puede también dar información adicional de navegación en superficie.



Originalmente, batimetría se refería a la medida de la profundidad oceánica. Las primeras técnicas usaban segmentos de longitud conocida de cable o cuerda pesada, descolgadas por el lateral de un barco. La mayor limitación de esta técnica es que mide la profundidad en un solo punto cada vez, por lo que es muy ineficiente. También es muy imprecisa, ya que está sujeta a los movimientos del barco, las mareas, y las corrientes que puedan afectar al cable.

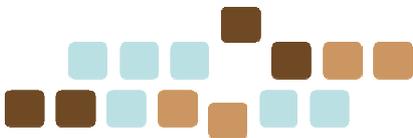
Los datos usados hoy en día para la confección de mapas batimétricos provienen normalmente de un sónar montado bajo la quilla o en el lateral de un buque, lanzando una onda de sonido hacia el fondo marino. La cantidad de tiempo que tarda el sonido en ir a través del agua, rebotar en el fondo y volver, informa al equipo de la profundidad real. Años atrás, se podía calcular la media de cada uno de los impulsos individuales de un sónar para confeccionar un mapa continuo en lugar de una medición de puntos. Hoy día se puede usar un sónar de barrido ancho, consistente en docenas de



ondas simultáneas, muy estrechas y adyacentes entre sí, formando un abanico de entre 90 y 180 grados.

El abanico de ondas sonoras formado por los sonares de barrido ancho permite una resolución y precisión muy altas. En general, aunque depende de la profundidad, permite a un buque cubrir mucha más superficie del fondo marino que a base de mediciones individuales. Las ondas se actualizan muchas veces por segundo (normalmente de 1 a 40 Hz, dependiendo de la profundidad), lo que permite al buque hacer pasadas mucho más rápidas, manteniendo una cobertura del fondo del 100%. Sensores adicionales corrigen la señal dependiendo de la inclinación y el movimiento del buque, y un girocompás proporciona información exacta de la dirección de la nave. Adicionalmente, un sistema GPS puede especificar de forma exacta la posición del buque. Se emplean también mediciones exactas de la velocidad del sonido en el agua para calcular la refracción de las ondas de sonido al atravesar capas de agua con distinta temperatura, conductividad y presión. Un sistema informático procesa todos los datos, corrigiendo según cada uno de los factores, así como por el ángulo de cada rayo individual. Al final, mediante este conjunto masivo de datos se consigue generar un mapa de forma casi automática.

 **Las Mareas:** Se le llama marea al ascenso y descenso periódicos de todas las aguas oceánicas, incluyendo las del mar abierto, los golfos y las bahías. Estos movimientos se deben a la atracción gravitatoria de la Luna y el Sol sobre el agua y la propia Tierra. Esta fuerza de atracción gravitacional que ejercen el Sol y la Luna sobre las masas de agua en la Tierra, provoca una oscilación rítmica de estas masas de agua debido a la orbitación de la Tierra



alrededor del Sol y de la Luna alrededor de la Tierra. Existen, por lo tanto, mareas causadas tanto por el Sol como por la Luna.

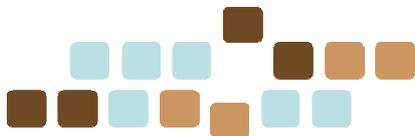
Mareas lunares

La Luna, por estar mucho más cerca de la Tierra que el Sol, es la causa principal de las mareas. (Es conveniente recordar que Isaac Newton mostró que la atracción gravitatoria depende de las masas de los cuerpos y de la distancia que los separa.)

Las masas de agua, así como todo en la Tierra, están expuestas, además, a la fuerza centrífuga (hacia fuera de la Tierra) como resultado del movimiento de rotación de la Tierra. El nivel de marea que se produce es, por tanto, el resultado de la combinación de estas dos fuerzas (centrífuga + gravitatoria).

Así, cuando la Luna está justamente encima de un punto dado de la Tierra, la combinación de estas fuerzas hace que el agua se eleve sobre su nivel normal. Esto se conoce como marea alta o pleamar. Lo mismo ocurre con las regiones situadas en el lado opuesto de la Tierra. A la primera se le conoce como marea directa, mientras que a la segunda se le conoce como marea opuesta.

Asimismo, a lo largo de la circunferencia formada por las zonas perpendiculares al eje de mareas directa y opuesta se producen fases de marea baja o bajamar.



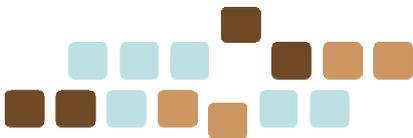
Las mareas altas y bajas se alternan en un ciclo continuo. En la mayoría de las costas del mundo se producen dos mareas altas y dos mareas bajas cada día lunar (su duración media es de 24 hrs., 50 mins. y 28 segs.).

Mareas solares

Igualmente, el Sol provoca el ascenso de dos crestas de onda opuestas, pero como el Sol está lejos de la Tierra, su fuerza para crear mareas es un 46% menor que la Luna.

El resultado de la suma de las fuerzas ejercidas por la Luna y el Sol es una onda compuesta por dos crestas, cuya posición depende de las posiciones relativas del Sol y de la Luna en un instante dado. De este modo, durante las fases de Luna nueva y llena -cuando el Sol, la Luna y la Tierra están alineados- las ondas solar y lunar coinciden creando un estado conocido como mareas de primavera (spring tides). En éstas, las mareas altas ascienden más y las mareas bajas descienden más de lo habitual.

Correspondientemente, cuando la Luna está en el primer o tercer cuadrante, el Sol forma un ángulo recto con respecto a la Tierra que hace que las ondas queden sometidas a fuerzas opuestas del Sol y de la Luna. Este estado se conoce como el de marea muerta, donde las mareas altas son más bajas y las mareas bajas son más altas



que lo normal.

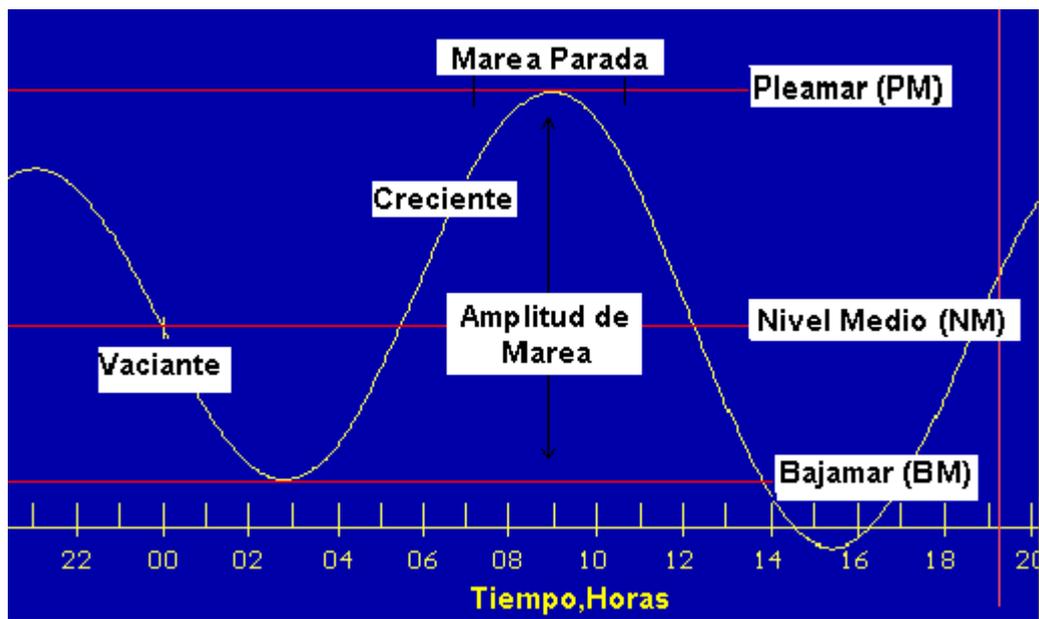
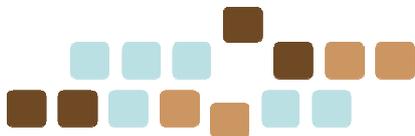
Las mareas de primavera y muerta se producen 60 horas después de las fases correspondientes de la Luna, este periodo se llama edad de la marea o de la fase de desigualdad.

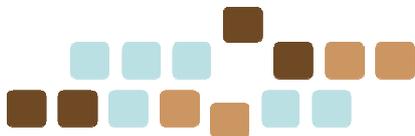
Periodicidad

Como habíamos indicado anteriormente, las mareas altas y bajas se alternan en un ciclo continuo. Las variaciones producidas de forma natural entre los niveles de marea alta y baja se conocen como amplitud de la marea.

Si observamos un día completo las oscilaciones del mar podemos comprender mejor este ciclo. Esto nos permitiría determinar lo siguiente:

El nivel del agua sube (Creciente) hasta llegar a un máximo llamado Pleamar (PM) o "llena". Luego se mantiene estacionaria por un periodo de tiempo, llamándose Marea Parada. Posteriormente, comienza a bajar (Vaciante) hasta llegar a un mínimo llamado Bajamar (BM) o "seca", produciéndose otro periodo estacionario. Este ciclo se repite cada día lunar (24 hrs., 50 mins., 28 segs.), produciendo dos mareas altas y dos mareas bajas en cada ciclo. La siguiente gráfica muestra este movimiento diario:





7. REGLAMENTO GENERAL DE PRACTICAJE

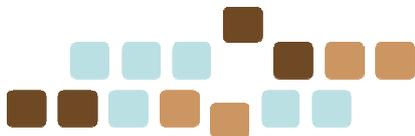
7.1. El servicio de practicaaje

La navegación en mar abierto difiere en gran medida de la navegación de aproximación y entrada o salida de un puerto, ya que para realizar ésta última en condiciones adecuadas de seguridad es preciso un buen conocimiento del puerto, de sus corrientes, bancos de arena, escollos y otros accidentes que pudiera haber. Es por ello que las maniobras náuticas de aproximación y entrada o salida de buques a los puertos deban realizarse en general con el asesoramiento de personal experto que garantice que se realizan en condiciones de seguridad para la navegación, tripulaciones e instalaciones de un puerto.

Según el diccionario de la real Academia española el práctico es aquel que por el conocimiento del lugar en que navega dirige el rumbo de las embarcaciones, llamándose de costa o de puerto, respectivamente, según sea en una o en otra donde ejerce su profesión.

Según la Ley 27/1992, de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a los Capitanes de buques y artefactos flotantes, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste, en condiciones de seguridad y en los términos que se establezcan en la propia Ley, en la reglamentación general que regule este servicio, así como en aquellas otras disposiciones normativas o contractuales que le sean de aplicación.

Este servicio técnico-náutico se regula por la propia Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante así como por el Real Decreto 393/1996, de 1 de Marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaaje, de



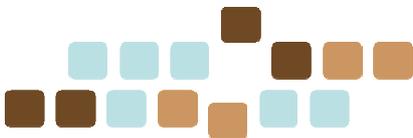
conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante mediante el cual se desarrolla.

El servicio se prestará a bordo de los buques, incluyéndose en el mismo las instrucciones impartidas por los prácticos desde el momento en que partan de la estación de practica, para velar por la seguridad de la navegación, de los buques, de sus tripulaciones, de las instalaciones portuarias y de los usuarios del servicio.

Aunque no es el caso de España, en otros países el servicio de practica también se aplica a otras maniobras náuticas en zonas extraportuarias de tráfico intenso o que revistan especial peligrosidad como pueden ser el Canal de la Mancha, la navegación costera noruega, la navegación en determinadas zonas del Mar del Norte, etc.

Se denomina Práctico (pilot en inglés) a la persona que, previa su correspondiente habilitación y nombramiento, realiza este asesoramiento a los capitanes de buques para facilitar su entrada y salida de los puertos, ríos, rías o barras, fondeaderos, boyas, cargaderos exteriores y diques, en los movimientos tanto interiores como exteriores de los buques, en fondeos, atraques y desatraques, así como en otras áreas, indicando la derrota conveniente de la nave y las maniobras náuticas necesarias para una mayor seguridad de la navegación. Como regla general, el Práctico asesora al Capitán del buque, que sigue ostentando la responsabilidad respecto a la conducción del mismo.

En España, el servicio de practica es ejercido por Capitanes de la Marina Mercante con experiencia en el mando de buques y que, mediante las correspondientes pruebas teóricas y prácticas, han sido debidamente cualificados y posteriormente habilitados.

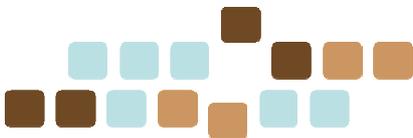


La denominación actual de práctico procede de la abreviatura de "piloto práctico". En casi todos los idiomas de nuestro entorno su nombre tradicional (piloto o pilot) derivó de las palabras holandesas "peilen" (medir) y "loot" (escandallo), relacionadas con la práctica de otros tiempos de navegar con una sonda manual para conocer el calado del fondo marino.

Corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante la determinación de la necesidad de la existencia en un puerto del servicio de practicaje, lo que supondrá la obligatoriedad de su utilización para la entrada y salida de dicho puerto de todos los buques, con un arqueo igual o superior a 500 G.T., así como para las maniobras náuticas que estos buques precisen efectuar dentro del puerto, salvedad de las espiadas que no exijan el desatraque del buque o la utilización de remolcadores.

El servicio de practicaje en los puertos que dependen de la Administración General del Estado puede ejercerse por gestión directa de la Autoridad Portuaria correspondiente o a través de contratos con terceros, siendo lo habitual que se ejerza de éste último modo, en cuyo caso quedará lo determinado al pliego de condiciones generales del servicio, en el correspondiente pliego de cláusulas de los servicios y en el respectivo contrato de gestión.

En todo caso es la Autoridad Portuaria la que, como titular del servicio, establece las condiciones técnicas, económicas y de calidad de prestación del mismo, determina las tarifas máximas aplicables a los usuarios, controla la prestación y mantiene la competencia sancionadora en los términos previstos en la Ley. Asimismo, la Autoridad Portuaria es quien determina el número de prácticos necesarios para la prestación del servicio de practicaje, con el fin de velar por la seguridad marítima, de la navegación y por la ordenación del tráfico dentro de las aguas portuarias.

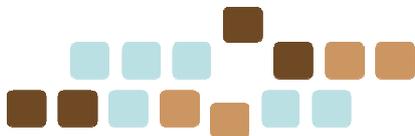


Corresponde a la Administración Marítima la determinación de los requisitos profesionales y de titulación mínimos que deberán reunir los aspirantes a Prácticos, así como el establecimiento y realización de las pruebas precisas para el reconocimiento de la capacitación para prestar los servicios de practicaje en un puerto o grupo de puertos determinado, la determinación de las condiciones de formación permanente y de reciclaje, así como de las pruebas de suficiencia que deberán superar los Prácticos para comprobar en todo momento su debida calificación técnica y aptitud física, como requisitos para mantener su capacitación como Prácticos de un puerto o grupo de puertos determinado.

También corresponde a la Administración marítima la decisión, desde la perspectiva de la seguridad marítima, sobre si existen condiciones aceptables para realizar las operaciones de practicaje, así como la posible suspensión cautelar de la habilitación de práctico por exigencias de seguridad en el servicio.

Los prácticos de puerto que realicen las funciones de practicaje deberán tener la adecuada calificación profesional, debidamente constatada. En todo caso, en los puertos de competencia de la Administración General del Estado en que se haya determinado la necesidad de la existencia de practicaje, los aspirantes a prácticos deberán estar en posesión del título profesional de Capitán de la Marina Mercante y acreditar, al menos, dos años de mando en buques mayores de 1.000 G.T. dentro de los últimos diez años de actividad profesional que precedan inmediatamente a la convocatoria.

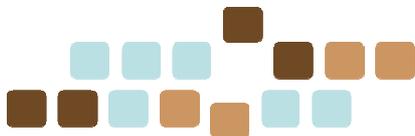
En los puertos dependientes de las Comunidades Autónomas en los que la Dirección General de la Marina Mercante haya determinado la necesidad de la existencia de practicaje, los aspirantes a prácticos deberán estar en



posesión del título profesional de Capitán de la Marina Mercante o de Piloto de Primera de la Marina Mercante, según fije el citado centro directivo teniendo en cuenta las circunstancias concurrentes, y acreditar, en cualquier caso, al menos dos años de mando en buques mayores de 1.000 G.T. dentro de los últimos diez años de actividad profesional que precedan inmediatamente a la convocatoria.

Asimismo, a nivel ministerial se determinarán los conocimientos generales y las pruebas precisas para el reconocimiento de la capacitación para prestar los servicios portuarios de practica, que en todo caso comprenderán conocimientos de carácter teórico y un período de prácticas previo a la habilitación como Práctico.

Arqueo (GT)	Tarifa base (€)
≤ 7.000	201,47 €
7.000 – 25.000	$(0,013958 \times GT) + 103,75 \text{ €}$
25.000 – 100.000	$(0,012377 \times GT) + 144,30 \text{ €}$
> 100.000	1.377,60 €
Recargos:	
<ul style="list-style-type: none">▪ Recargo del 25% sobre tarifa base para maniobras náuticas dentro del puerto▪ Recargo del 80% sobre tarifa base para servicios al dique seco▪ Recargo del 100% sobre tarifa base y otros recargos para servicios a buques sin máquina.	

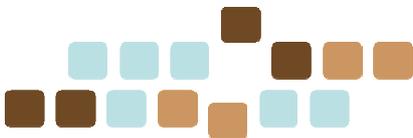


7.2. Entrada, fondeo y atraque

Se entiende por atraque la maniobra consistente en Arrimarse con un barco a otro, a un muelle, o a una boya a los efectos de amarrarse, embarcar o desembarcar personas o cosas. Se entiendo por fondeo la maniobra consistente en fijar una embarcación en un lugar mediante un ancla.

La escala de los buques en los puertos de interés general es solicitada por sus agentes consignatarios con la antelación y en la forma requerida por las respectivas Autoridades Portuarias, que a su vez son quienes asignan y autorizan los puestos de atraque y de fondeo, pero la competencia para autorizar la entrada y salida de los buques en aguas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, corresponde a las Capitanías Marítimas de acuerdo con la Ley 27/1992. En la actualidad existe un procedimiento único de modo que el agente consignatario, con una única solicitud notifica a ambas administraciones y obtiene una única autorización conjunta.

Los buques que entran en los puertos españoles están sujetos a la tasa del buque, cuyo hecho imponible es la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias fijas que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado, así como la estancia en los mismos. Los elementos cuantitativos de esta tasa son: el modo e intensidad en la utilización de las instalaciones portuarias (la tasa defiere según si se trata de fondeo, o atraque y dependiendo del tipo de éste, ya sea de costado, de punta o abarloado a otra embarcación), el número de escalas en el puerto en el año natural (se bonifica el tráfico regular) y el tiempo de estancia en el puesto de atraque o de fondeo.



7.3. Servicio portuario de practicaje portuario

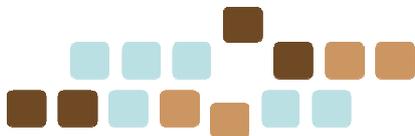
7.3.1. Gestión del servicio portuario de practicaje en los puertos que dependan de la Administración General del Estado.

1. El servicio de practicaje se ejercerá, en los puertos que dependan de la Administración General del Estado, por la Autoridad Portuaria correspondiente, a través de contratos con terceros o bien por gestión directa.

2. La sustitución de la actual gestión indirecta del servicio de practicaje por su gestión directa estará justificada por la existencia en la indirecta de problemas graves y reiterados de gestión o de calidad en el servicio, y deberá ser autorizada, a propuesta de la Autoridad Portuaria, por Puertos del Estado, oídos el Consejo de Navegación y Puerto y la organización que, en el ámbito estatal, ostente la representación profesional de los prácticos.

3. Los contratos que se celebren por la Autoridad Portuaria para la prestación por gestión indirecta del servicio de practicaje estarán sujetos al ordenamiento privado, excepto en lo que se refiere a los aspectos que garanticen la publicidad y concurrencia en su preparación y adjudicación, que se ajustarán a los criterios que dicte Puertos del Estado y, en su defecto, a los contenidos en la legislación de contratos del Estado relativos al contrato de gestión de servicios públicos, para los actos preparatorios.

4. La gestión directa del servicio de practicaje por las Autoridades Portuarias se regirá por las normas de Derecho privado, conforme dispone el artículo 66.4 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.



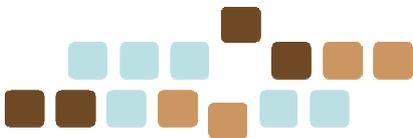
7.3.2. Condiciones de prestación y desarrollo del servicio portuario de practica en los puertos que dependen de la Administración General del Estado.

1. La Autoridad Portuaria, como titular del servicio de practica, establecerá las condiciones de prestación de éste, las tarifas aplicables a los usuarios, el control de su prestación y la competencia sancionadora en los términos previstos en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en este Reglamento, en los pliegos de condiciones generales para la prestación del servicio y en el contrato correspondiente.

Igualmente, la Autoridad Portuaria determinará el número de prácticos necesarios para la prestación del servicio de practica, a fin de velar por la seguridad marítima, de la navegación y por la ordenación del tráfico dentro de las aguas portuarias, oídas la Capitanía Marítima, el Consejo de Navegación y Puerto y la organización que en el ámbito estatal ostente la representación profesional de los prácticos.

2. En el supuesto de que el servicio de practica se preste de forma indirecta, la Administración Portuaria establecerá las condiciones técnicas, económicas y de calidad con las que el servicio debe ser prestado, las tarifas máximas aplicables, que se determinarán con arreglo a lo dispuesto en el artículo 72 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y el número de prácticos provistos de la oportuna habilitación otorgada por la Administración marítima que sean necesarios para la eficiente prestación del servicio.

3. Cuando el servicio de practica se preste de modo directo, el establecimiento de las tarifas del servicio se realizará conforme a lo dispuesto en el artículo 70 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Las condiciones técnicas y económicas del servicio deberán ser hechas públicas

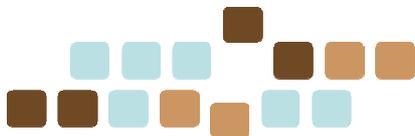


por la Autoridad Portuaria. La determinación del número de prácticos necesarios para la prestación del servicio, que asimismo deberán estar debidamente habilitados por la Administración marítima, se efectuará a través de la aprobación de las estructuras de personal de la Autoridad Portuaria.

7.3.3. Límites geográficos de prestación del servicio portuario de practicaaje.

En los puertos de competencia de la Administración General del Estado, los límites geográficos de la prestación del servicio de practicaaje y las zonas de espera de los buques y de embarque y desembarque de los prácticos serán fijados por la Autoridad Portuaria dentro de su ámbito territorial de competencia señalado en el artículo 38 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, previo informe vinculante de la Capitanía Marítima en lo que afecta a la seguridad marítima y de la navegación, oída la corporación de prácticos, y serán incorporados al reglamento de servicio y policía de cada puerto. Hasta tanto no se fijen dichos límites, éstos estarán constituidos por el límite exterior de la zona II de las aguas portuarias.

Lo dispuesto en el párrafo anterior se entiende sin perjuicio de la disponibilidad del servicio de practicaaje en todo momento, a requerimiento del respectivo Capitán Marítimo, para su intervención por razones de seguridad marítima o emergencia en otras aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, conforme establecen los artículos 6.1.d) y 88.3.e) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y el artículo 22 de este Reglamento.



7.3.4. Obligatoriedad del servicio portuario de practicaaje.

La determinación por la Dirección General de la Marina Mercante de la necesidad de la existencia en un puerto del servicio de practicaaje supondrá la obligatoriedad de su utilización para la entrada y salida de puerto de todos los buques, con un arqueo igual o superior a 500 G.T., así como para las maniobras náuticas que estos buques precisen efectuar dentro del puerto, salvedad de las espiadas que no exijan el desatraque del buque o la utilización de remolcadores.

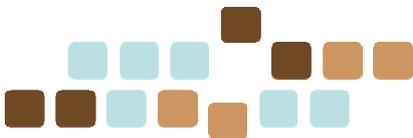
A los buques a que se refiere el artículo 71 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante les serán de aplicación, en su caso, las exenciones en materia de tarifas, como contraprestación por el servicio de practicaaje, establecidas en el artículo citado.

7.3.5. Excepciones a la obligatoriedad de utilización del servicio portuario de practicaaje.

1. La Dirección General de la Marina Mercante podrá establecer excepciones a la obligatoriedad de utilización del servicio de practicaaje en un puerto o grupo de puertos determinado.

2. A los efectos señalados en el apartado anterior, la Dirección General de la Marina Mercante podrá facultar a determinados capitanes y patrones de buque para la no utilización del servicio portuario de practicaaje en puertos, buques y zonas de atraque concretos.

Dicha exención, que tendrá carácter temporal, se otorgará mediante resolución motivada, teniendo en cuenta los conocimientos específicos que sobre el puerto posea el capitán o patrón del buque, la frecuencia de entradas y salidas en puertos concretos en los últimos doce meses, el tipo y



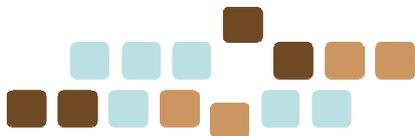
características técnicas del buque, la existencia y tipo de medios de ayuda a la maniobra de los buques, la intensidad y clase del tráfico marítimo, el tipo de mercancías transportadas, la dificultad de los canales de entrada o salida, el sistema de balizamiento y demás medios técnicos en materia de seguridad marítima con que cuente dicho puerto, así como los demás aspectos exigidos por la normativa establecida al efecto por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Los capitanes y patronos exentos deberán, en todo caso, notificar al Capitán Marítimo y a la Autoridad Portuaria la entrada y salida del buque del puerto.

3. Los Capitanes Marítimos, por razones de urgencia y mediante resolución motivada, podrán suspender el ejercicio de la referida exención, o proponer a la Dirección General de la Marina Mercante su suspensión, por razones de seguridad marítima.

4. En relación con las maniobras que tengan como finalidad el fondeo en la zona II de los puertos, la Dirección General de la Marina Mercante podrá acordar para determinados buques la exención de la obligatoriedad del servicio de practica, siempre que las aguas de dicha zona estén dentro de los límites de prestación de dicho servicio.

5. Quedan exceptuados de la obligatoriedad de utilización del servicio de practica los buques de guerra nacionales cuando concurren circunstancias en las que la utilización de dicho servicio implique pérdida de confidencialidad o restricción de movimientos en el cumplimiento de sus misiones. En este supuesto, el comandante del buque o de la Agrupación Naval lo comunicará al Capitán Marítimo.



7.3.6. Concurrencia de circunstancias especiales de seguridad.

No obstante lo dispuesto en los dos artículos anteriores, el Capitán Marítimo, con carácter excepcional y mediante resolución motivada, podrá declarar obligatoria la utilización del servicio de practicaje portuario para cualquier tipo de buque cuando existan circunstancias que pongan en peligro la seguridad marítima o de la navegación, con excepción de lo prevenido en el apartado anterior. Esta obligatoriedad se extenderá por todo el tiempo en que tales circunstancias subsistan.

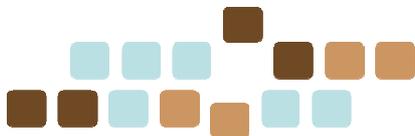
7.4. Los prácticos.

7.4.1. Requisitos de titulación y profesionales.

1. Los prácticos de puerto que realicen las funciones de practicaje deberán tener la adecuada cualificación profesional, debidamente constatada en los términos establecidos en este Reglamento para cada puerto o grupo de puertos por la Administración marítima.

2. En todo caso, en los puertos de competencia de la Administración General del Estado en que se haya determinado la necesidad de la existencia de practicaje, los aspirantes a prácticos deberán estar en posesión del título profesional de Capitán de la Marina Mercante y acreditar, al menos, dos años de mando en buques mayores de 1.000 G.T. dentro de los últimos diez años de actividad profesional que precedan inmediatamente a la convocatoria.

3. En los puertos dependientes de las Comunidades Autónomas en los que la Dirección General de la Marina Mercante haya determinado la necesidad de la existencia de practicaje, los aspirantes a prácticos deberán estar en posesión del título profesional de Capitán de la Marina Mercante o de Piloto



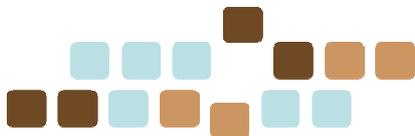
de Primera de la Marina Mercante, según fije el citado centro directivo teniendo en cuenta las circunstancias concurrentes, y acreditar, en cualquier caso, al menos dos años de mando en buques mayores de 1.000 G.T. dentro de los últimos diez años de actividad profesional que precedan inmediatamente a la convocatoria.

4. Para el cómputo de los años de mando exigidos en este artículo se tendrán en cuenta los períodos de enrole y desenrole como capitán o piloto de primera de la marina mercante, con mando en buque.

7.4.2. Pruebas para el reconocimiento de la capacitación como práctico.

1. El Ministerio de Fomento, oída la Organización que en el ámbito estatal ostente la representación de los prácticos, determinará los conocimientos generales y las pruebas precisas para el reconocimiento de la capacitación para prestar los servicios portuarios de practicaje, que en todo caso comprenderán conocimientos de carácter teórico y un período de prácticas que se desarrollará conforme a lo que se dispone en este Reglamento.

2. La Dirección General de la Marina Mercante, una vez determinadas las pruebas teóricas y prácticas, en su caso, así como los conocimientos a que se refiere el apartado anterior, aprobará el programa de materias a que habrán de ajustarse los ejercicios para el acceso a la actividad de práctico en un puerto o grupo de puertos determinado, y convocará y realizará las pruebas pertinentes para acreditar la capacitación de los aspirantes para prestar los servicios portuarios de practicaje, de conformidad con lo establecido en este Reglamento y en las disposiciones dictadas para su ejecución.



7.4.3. Período de prácticas y habilitación.

1. Una vez realizadas las correspondientes pruebas, la Dirección General de la Marina Mercante expedirá certificación facultando a las personas que hubiesen superado las mismas para la realización del período de prácticas en un puerto o grupo de puertos determinado.

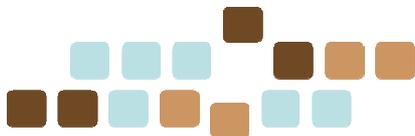
A continuación, la Autoridad Portuaria autorizará la realización del período de prácticas a las personas a que se refiere el párrafo anterior que se consideren necesarias para el desarrollo del servicio, oída la corporación de prácticos o entidad que la sustituya, si existiera. Este período de prácticas tendrá una duración máxima de seis meses.

2. Las prácticas se realizarán bajo la supervisión y responsabilidad de la corporación de prácticos o entidad que la sustituya, designándose por ésta un práctico tutor que dirigirá la realización de dichas prácticas. De no existir dicha corporación o entidad, corresponderá a la Autoridad Portuaria la designación del tutor así como la responsabilidad y la supervisión del período de prácticas.

3. La evaluación del período de prácticas se hará por la Capitanía Marítima correspondiente, a la vista de los informes remitidos por la corporación de prácticos si la hubiera y por la Autoridad Portuaria.

4. Finalizado el período de prácticas y acreditada la oportuna idoneidad, la Dirección General de la Marina Mercante procederá a expedir la correspondiente habilitación para el ejercicio del servicio de practicaaje en dicho puerto o grupo de puertos.

En caso contrario, se procederá a realizar un nuevo período de prácticas entre las personas a que se refiere el apartado 1 de este artículo.



5. Quienes no superen el período de prácticas no tendrán derecho alguno en relación con otras pruebas que se pudieran convocar posteriormente en el mismo o en otro puerto o grupo de puertos.

7.4.4. Nombramiento como práctico de un puerto o grupo de puertos determinado.

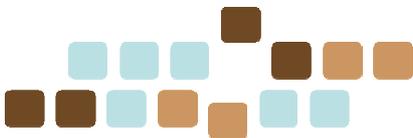
Las respectivas Autoridades Portuarias procederán al nombramiento como prácticos entre las personas debidamente habilitadas, conforme a lo establecido en el artículo anterior, para prestar los servicios de practicaaje en un puerto o grupo de puertos determinado.

7.4.5. Habilitación temporal como prácticos.

1. Con carácter excepcional, cuando por el incremento del tráfico de buques o por otras causas de reconocida urgencia, el número de prácticos de un puerto o grupo de puertos no pudiera atender eficientemente el servicio portuario de practicaaje, la Autoridad Portuaria, oída la corporación de prácticos o entidad que la sustituya si la hubiera, podrá autorizar la prestación temporal del servicio de practicaaje a prácticos previamente habilitados por la Dirección General de la Marina Mercante.

De no existir prácticos previamente habilitados, la Dirección General de la Marina Mercante, mediante resolución motivada, podrá habilitar temporalmente a prácticos que estén prestando sus servicios en otros puertos para que provisionalmente puedan atender el servicio en el puerto que carezca de suficiente número de efectivos, previo informe de la Autoridad Portuaria de la que aquéllos dependan.

2. En el caso de que no se pudiera disponer de los prácticos a que se refiere el apartado anterior, la Dirección General de la Marina Mercante podrá proceder a la habilitación temporal de profesionales de reconocida



experiencia que cuenten con los requisitos de titulación y de experiencia profesional exigidos para ese puerto, por un período de tiempo que en ningún caso podrá ser superior al término durante el cual subsista la razón o causa que determine la adopción de esta medida.

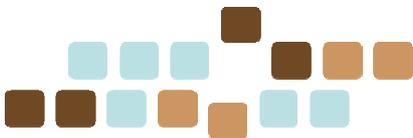
3. En los supuestos de habilitación temporal a que se refiere este artículo, la Dirección General de la Marina Mercante fijará previamente la duración del período de prácticas en función de las circunstancias que concurran en cada puerto o grupo de puertos.

4. Las habilitaciones temporales para prestar el servicio de practica en un puerto se computarán, en todo caso, a los efectos del cumplimiento del período de prácticas, pero no constituirán mérito o preferencia alguna en las pruebas de acceso que se convoquen para satisfacer necesidades de prácticos que se produzcan en dicho puerto.

7.4.6. Formación permanente, reciclaje y reconocimientos médicos.

1. Los prácticos, como requisitos para mantener su capacitación como prácticos de un puerto o grupo de puertos determinado, deberán superar las pruebas de suficiencia y los reconocimientos médicos periódicos que se establezcan para comprobar en todo momento su debida cualificación técnica y aptitud física.

A estos efectos, la Dirección General de la Marina Mercante, oída la organización que en el ámbito estatal ostente la representación profesional de los prácticos, determinará las condiciones de formación permanente y de reciclaje de los prácticos, a cuyo fin establecerá las pruebas y cursos de formación que sean necesarios, acordará su realización y fijará la periodicidad de los reconocimientos médicos a que han de someterse los prácticos para



mantener y acreditar su debida capacitación.

2. La falta de realización de los cursos que determine la Dirección General de la Marina Mercante conllevará la suspensión de la habilitación del práctico hasta que aquéllos sean realizados.

La falta de superación de los cursos supondrá la imposibilidad de realizar las tareas de practicaje relacionadas con aquellas materias que hayan sido objeto del curso hasta tanto este no sea superado.

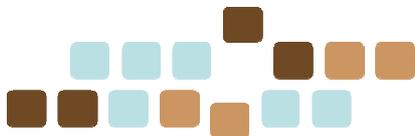
3. En el caso de que los prácticos no se sometieran a los reconocimientos médicos establecidos o que de éstos se comprobase una falta de aptitud física o psíquica para la realización de las tareas del practicaje, se procederá a acordar la suspensión o la pérdida de la habilitación como práctico.

La suspensión de la habilitación procederá en los supuestos de incapacidad física o psíquica no definitiva o reversible.

La pérdida de la habilitación sólo procederá en los casos de incapacidad física o psíquica permanente, lo que conllevará la revocación del nombramiento como práctico por la Autoridad Portuaria.

4. La Dirección General de la Marina Mercante, mediante resolución motivada, podrá suspender cautelarmente la habilitación de un práctico por exigencias de seguridad en el servicio de practicaje, previa la incoación del oportuno expediente para comprobar la aptitud física o psíquica para la prestación del servicio y hasta que recaiga resolución definitiva sobre el mismo.

5. Las circunstancias previstas en los apartados 2 al 4 anteriores serán comunicadas por la Dirección General de la Marina Mercante a la Autoridad Portuaria correspondiente.



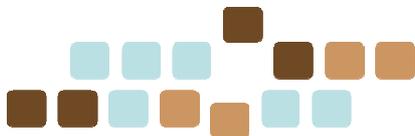
7.4.7. Incompatibilidades.

La prestación del servicio portuario de practica en un puerto o grupo de puertos determinado será incompatible con la participación de los prácticos, por sí mismos o a través de personas físicas o jurídicas interpuestas, en el capital o en la gestión de empresas concesionarias o autorizadas para la prestación del servicio portuario de remolques gestionado en forma indirecta en el correspondiente puerto o grupo de puertos.

7.4.8. Régimen laboral de los trabajadores del servicio portuario de practica.

Se consideran aplicables al servicio de practica por lo que se refiere a los trabajadores que intervengan en él, y en especial a efectos del régimen de jornada de trabajo, las reglas que, en cuanto a prolongación de trabajo efectivo con tiempo de permanencia o disponibilidad, estén previstas en la normativa sobre jornada laboral en transportes.

La Dirección General de la Marina Mercante establecerá las especialidades que sean necesarias, por razones de seguridad marítima y de la navegación, en relación con los tiempos máximos de trabajo efectivo continuo y los períodos mínimos de descanso de los prácticos.



7.5. Ordenación del servicio portuario de practica en relación con la seguridad marítima.

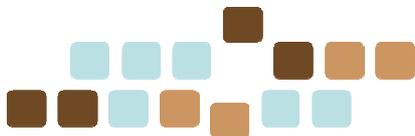
7.5.1. Condiciones técnicas de prestación del servicio portuario de practica por razones de seguridad marítima.

1. La Dirección General de la Marina Mercante aprobará las condiciones técnicas mínimas, por razones de seguridad marítima, con que debe ser prestado el servicio de practica en cada puerto, así como el programa para su implantación. Dicha aprobación se realizará a propuesta de la Capitanía Marítima, oída la Autoridad Portuaria competente, así como el Consejo de Navegación y Puerto, o, en su caso, de Navegación, y la organización que en el ámbito estatal ostente la representación profesional de los prácticos.

Estas condiciones técnicas se referirán a los siguientes aspectos:

- a. Los dispositivos técnicos mínimos que garanticen la disponibilidad en tierra por parte de los prácticos de los medios de comunicación y radioeléctricos adecuados.
- b. Las características y condiciones técnicas mínimas de las embarcaciones del servicio de practica, así como de sus equipos de radiocomunicaciones y de sus tripulaciones.
- c. Los medios y los procedimientos de comunicación de los prácticos con los capitanes y patrones, así como con las Capitanías Marítimas.
- d. Los tiempos máximos de trabajo efectivo continuo de los prácticos y sus períodos mínimos de descanso, por razones de seguridad marítima.

2. Las condiciones técnicas mínimas de prestación del servicio de practica por razones de seguridad marítima y el programa para su implantación,



deberán cumplirse por los prácticos, corporaciones de prácticos o entidades que las sustituyan, sin perjuicio de cualesquiera otras condiciones de prestación del servicio que puedan establecer las Autoridades Portuarias en función de las características específicas de cada puerto.

7.5.2. Discrepancias profesionales entre prácticos y Autoridades Portuarias.

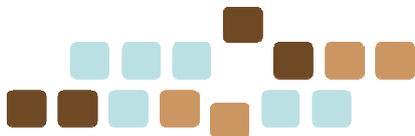
Corresponde a las Capitanías Marítimas la resolución de las discrepancias profesionales surgidas entre los prácticos y las Autoridades Portuarias sobre la posibilidad de realizar en condiciones aceptables, desde la perspectiva de la seguridad marítima, las operaciones de practicaaje o sobre las condiciones de su realización.

La Capitanía Marítima, oídas la Autoridad Portuaria y la corporación de prácticos o entidad que la sustituya, resolverá de forma motivada las discrepancias en el plazo más breve posible, atendiendo a las condiciones técnicas de prestación del servicio aprobadas.

7.5.3. Disponibilidad de los servicios portuarios de practicaaje y remolque por razones de seguridad marítima.

1. Los servicios de practicaaje y de remolque portuarios estarán en todo momento a disposición de los respectivos capitanes marítimos, por razones de emergencia o de seguridad marítima, en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.1.d) y 88.3.e) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

A tal fin, cuando el capitán marítimo tenga noticia de la existencia de una situación de emergencia, siniestro o suceso de contaminación marítima, podrá requerir a los prácticos que presten el servicio de practicaaje que se pongan



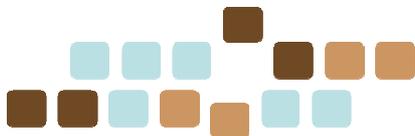
a su disposición para realizar, en colaboración con los respectivos servicios de remolque y de amarre portuarios, las tareas necesarias de prevención de accidentes, de rescate, salvamento, lucha contra la contaminación o cualesquiera otras que el capitán marítimo considere necesarias para solventar o resolver la situación de emergencia, el suceso o el siniestro acaecido, comunicándolo a los organismos competentes en materia portuaria y al centro de control de emergencias a que se refiere el artículo 12 del Real Decreto 145/1989, de 20 de enero.

La utilización de estos servicios dará derecho, en su caso, a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que aquéllos hubieran incurrido.

2. En las situaciones previstas en el apartado anterior, los prácticos, así como las entidades que presten el servicio de remolque y amarre portuarios, estarán sujetos a las instrucciones que dicte la Administración marítima, el centro de control de emergencias y, en su caso, los Comités de emergencia interadministrativos que se puedan activar para supuestos concretos. Dichas instrucciones se podrán activar a través del Centro Nacional de Coordinación y Salvamento Marítimo y de los Centros Regionales y Locales correspondientes adscritos a la Sociedad Estatal de Salvamento y de Seguridad Marítima.

7.5.4. Comunicación de acaecimientos en relación con la seguridad marítima.

Los prácticos deberán dar cuenta de forma inmediata a la Capitanía Marítima de cualquier suceso o acaecimiento que se produzca con motivo de la prestación del servicio portuario de practicaaje y que afecte, o pudiera afectar, a la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en la mar o el medio ambiente marino, incluyendo las deficiencias observadas y las anomalías detectadas en los buques durante las maniobras de entrada y



salida del puerto o en las maniobras náuticas dentro de éste que puedan ser relevantes a aquellos efectos.

Asimismo, darán cuenta de dichas incidencias a las Autoridades Portuarias.

7.6. Responsabilidad derivada de la prestación del servicio portuario de practicaaje.

7.6.1. Responsabilidad civil.

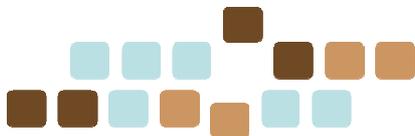
1. La responsabilidad civil en que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en la gestión del servicio de practicaaje no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de dos mil pesetas por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de cien millones de pesetas.

A tal efecto, se entenderá por arqueo bruto el definido en los convenios internacionales suscritos por España y en las normas reglamentarias nacionales que resulten aplicables.

2. Sin perjuicio de la responsabilidad civil que para el capitán o naviero se establece en el artículo 618 del Código de Comercio, el práctico será el responsable de los daños causados al propio buque o a terceros, con el límite señalado en el apartado anterior, producidos por inexactitud, error u omisión en el asesoramiento de la derrota conveniente de la nave y de los rumbos o maniobras náuticas precisos para velar por la seguridad de la navegación.

En todo caso, si el capitán se negase a seguir las indicaciones del práctico y, como consecuencia de ello, se produjesen daños al buque o a terceros, no alcanzará responsabilidad al práctico.

3. Cuando el práctico considere arriesgada una maniobra por razones de calado, mal tiempo o cualquiera otra causa, podrá desaconsejar su



realización justificando su decisión ante la Autoridad Portuaria, quedando la reanudación de la maniobra y la continuación del servicio de practicaje a resultas de la decisión de aquélla, que deberá respetar, en todo caso, las condiciones técnicas de prestación del servicio por razones de seguridad marítima que se aprueben.

Si el práctico, por razones de seguridad marítima, no estuviera de acuerdo con la resolución adoptada por la Autoridad Portuaria, la discrepancia se resolverá por el capitán marítimo conforme a lo dispuesto.

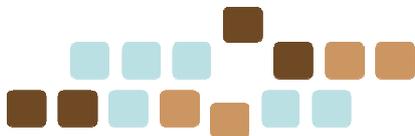
7.7. Infracciones y sanciones relativas al practicaje.

7.7.1. Concepto y clasificación de las infracciones.

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la marina mercante y en el portuario estatal las acciones u omisiones tipificadas y sancionadas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.
3. El cuadro de infracciones establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en relación con el practicaje, se entiende completado con las especificaciones introducidas por este Reglamento que, sin constituir nuevas infracciones, ni alterar la naturaleza de las que la Ley determina, contribuyen a la más correcta identificación de las conductas tipificadas por aquélla.

7.7.2. Infracciones leves.

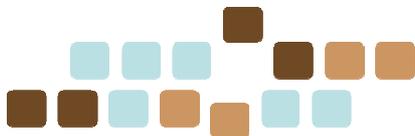
Son infracciones leves las acciones u omisiones que, no teniendo la consideración de infracción grave o muy grave, por su trascendencia o por la importancia de los daños ocasionados, estén tipificadas en alguno de los siguientes supuestos:



- a. Se entienden comprendidas:
1. El incumplimiento de los pliegos de cláusulas de los servicios que las Autoridades Portuarias puedan establecer en cada puerto para la prestación del servicio portuario de practica, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en este Reglamento.
 2. La prestación incompleta o inadecuada del servicio de practica portuario.
 3. La facturación de los servicios de practica portuarios prestados incumpliendo las tarifas máximas aprobadas o estableciendo recargos o cargas por conceptos adicionales no autorizados.
- b. La información incorrecta o deficiente suministrada a la Autoridad Portuaria en lo que se refiere a los servicios de practica prestados, o a la información económica necesaria para la adecuada determinación de las tarifas.
- c. El incumplimiento de los límites geográficos de prestación del servicio portuario de practica en lo que se refiere a las zonas de embarque y desembarque de los prácticos.
- d. El incumplimiento de la incompatibilidad establecida en el artículo 18 de este Reglamento.
- e. El incumplimiento del deber de notificación.

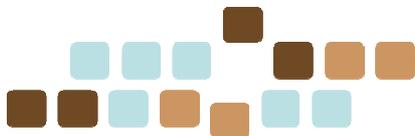
7.7.3. Infracciones graves.

Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por



incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a las doscientas mil pesetas e inferiores a un millón de pesetas, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:

- a. La omisión por el capitán de solicitar el servicio de practicaaje que resulte obligatorio según las disposiciones vigentes.
- b. Se entiende comprendida:
 1. El incumplimiento por los prácticos de las condiciones técnicas mínimas de prestación del servicio de practicaaje por razones de seguridad marítima determinadas por la Dirección General de la Marina Mercante y del programa para su implantación.
 2. El ejercicio de la actividad de practicaaje por parte de los prácticos sin haber superado los cursos de formación permanente o de reciclaje, en aquellos aspectos relacionados con la materia objeto de los cursos.
 3. El ejercicio de la actividad de practicaaje careciendo de la preceptiva habilitación en vigor otorgada por la Administración marítima o teniéndola suspendida.
 4. La utilización inadecuada por los capitanes y patronos de los buques de la exención para el servicio de practicaaje para un puerto, buque y zonas de atraque concretas.
 5. El incumplimiento de los límites geográficos de prestación del servicio de practicaaje cuando se ponga en peligro la seguridad del buque o de la navegación.



6. La falta de prestación del servicio de practica en los casos en que éste sea obligatorio.

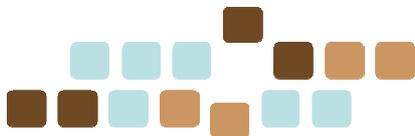
c. En los supuestos:

1. El incumplimiento por los prácticos de las instrucciones y resoluciones de las Capitanías Marítimas en materias relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación, sobre maniobras de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias.
2. El incumplimiento, por parte de los operadores a quienes se les haya autorizado la realización de actividades de practica, de las instrucciones que sobre seguridad marítima dicten las Capitanías Marítimas en relación con el practica.
3. El incumplimiento por las empresas titulares de la actividad que realice el buque o por los capitanes de los buques, de las instrucciones y reglas que sobre navegación y seguridad marítima dicten las Capitanías Marítimas en relación con el practica.

d. El incumplimiento del deber de facilitar la información sobre acaecimientos relativos a la seguridad marítima o hacerlo de manera incorrecta.

7.7.4. Infracciones muy graves.

Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los anteriores artículos cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores al millón de pesetas, las que pongan en peligro la seguridad del



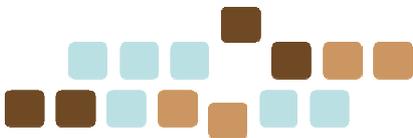
buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:

- a. Las acciones u omisiones del práctico de servicio mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.
- b. Se entenderán comprendidos en:
 1. El incumplimiento por los prácticos del deber de ponerse a disposición del capitán marítimo.
 2. El incumplimiento de los límites geográficos de prestación del servicio de practicaaje cuando suponga un grave peligro para la seguridad del buque y de la navegación.
 3. La falta de prestación del servicio de practicaaje, cuando éste sea obligatorio, y suponga un grave riesgo para la seguridad de las vidas humanas y para la navegación.

7.7.5. Responsables de las infracciones.

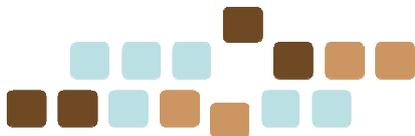
Serán responsables de la infracción, conforme a lo dispuesto en el artículo 118 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, las personas físicas o jurídicas siguientes:

- a. La corporación de prácticos, o entidad que la sustituya, será directamente responsable por la comisión de las infracciones cometidas en el ámbito portuario de competencia estatal tipificadas en el artículo 26, a excepción de la señalada en el párrafo d) de dicho artículo, sin perjuicio de su repercusión sobre los prácticos miembros de la



corporación, o entidad que la sustituya, que hubieran cometido la infracción, de conformidad con lo preceptuado en el apartado 2.4 de la disposición transitoria segunda de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

- b. Los titulares de actividades privadas de practicaaje.
- c. El naviero y solidariamente el consignatario del buque y, en su defecto, el capitán de éste.
- d. El práctico será directamente responsable por las infracciones tipificadas, con las excepciones siguientes:
 - 1. La persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realicen los buques civiles no mercantes, o la empresa naviera titular de los mercantes, y subsidiariamente sus capitanes o patrones, en las infracciones por incumplimiento de las instrucciones sobre navegación y seguridad marítima que dicten las Capitanías Marítimas en relación con el practicaaje, de conformidad con lo señalado en el artículo 118.2.a) y b) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
 - 2. Los titulares de las autorizaciones para la realización de actividades privadas de practicaaje, en las infracciones por incumplimiento de las instrucciones y reglas que sobre navegación y seguridad marítima dicten las Capitanías Marítimas en relación con el practicaaje, a tenor de lo previsto en el artículo 118.2.c) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
 - 3. El capitán o patrón del buque por el incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a la



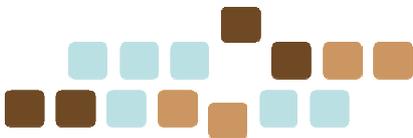
Autoridad marítima o hacerlo de manera incorrecta o deficiente, y los capitanes o patrones exceptuados del servicio de practica para un puerto, buque y zona de atraque concreta, por la utilización inadecuada de dicha habilitación y por la omisión de la notificación al capitán marítimo y a la Autoridad Portuaria de las entradas y salidas del buque, de acuerdo con el artículo 118.2.c) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

4. La persona que realice la tarea de practica sin la preceptiva habilitación o teniéndola suspendida, a tenor de lo dispuesto en el artículo 118.2.c) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

7.7.6. Responsabilidad de los prácticos integrados en la Corporación.

1. La Autoridad Portuaria, a propuesta de la Corporación de Prácticos o de la Autoridad marítima en el ámbito de sus competencias, podrá sancionar a los prácticos integrados en dicha Corporación por incumplimiento de las condiciones de prestación del servicio establecidas por la Autoridad Portuaria y recogidas en los pliegos o reglamentos correspondientes, de acuerdo con lo previsto en el Título IV de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en el Reglamento General de Practica.

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior y cuando exista un procedimiento sancionador iniciado contra la Corporación de Prácticos, ésta podrá proponer que se sancione a los prácticos por el incumplimiento de las condiciones de prestación del servicio y la Autoridad Portuaria, previa ponderación de los fundamentos alegados por la Corporación, adoptará de



forma motivada bien la resolución de continuar el procedimiento sancionador contra la Corporación, bien la de sobreseimiento del procedimiento seguido contra aquélla por inexistencia de responsabilidad de la Corporación de Prácticos, con el archivo de las actuaciones realizadas, y el acuerdo simultáneo de iniciación de expediente sancionador al práctico responsable de la conducta infractora.

3. Asimismo procederá la sanción a los prácticos, por incumplimiento de las condiciones de prestación del servicio, por parte de la Autoridad Portuaria, a propuesta de la Corporación de Prácticos aun cuando no se hubiera iniciado procedimiento contra la Corporación.

7.7.7. Sanciones.

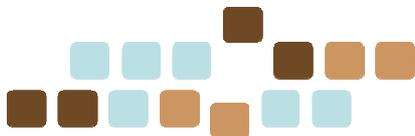
1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. El cuadro de sanciones establecidas en la Ley en relación con el servicio de practica se entiende completado con las especificaciones introducidas en este Reglamento que, sin constituir nuevas sanciones, ni alterar los límites de las que la Ley establece, contribuyen a la más precisa determinación de las sanciones correspondientes.

3. En los supuestos de infracción grave o muy grave por reincidencia en faltas leves o graves, respectivamente, antes del plazo previsto para su prescripción, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de éstas.

4. Las infracciones serán sancionadas con las siguientes multas:

a. Infracciones leves:



1. Epígrafes a), b), c), y d): hasta 1.000.000 de pesetas.

2. Epígrafe e): hasta 250.000 pesetas.

b. Infracciones graves:

1. Epígrafe a): de 1.000.000 a 5.000.000 de pesetas.

2. Epígrafe b): de 1.000.000 a 2.000.000 de pesetas.

3. Epígrafe c): de 1.000.000 a 5.000.000 de pesetas.

4. Epígrafe d): de 1.000.000 a 2.000.000 de pesetas.

c. Infracciones muy graves:

1. Epígrafe a): de 5.000.000 a 15.000.000 de pesetas.

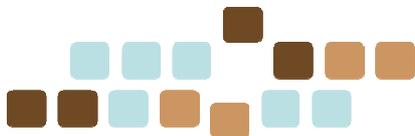
2. Epígrafe b): de 5.000.000 a 20.000.000 de pesetas.

5. Los criterios de graduación de la cuantía de las multas serán los establecidos en el artículo 122 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

7.7.8. Sanciones accesorias.

1. En los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima cometidas por el práctico de servicio, se podrá declarar por el Director general de la Marina Mercante para las graves, y por el Ministro de Fomento, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, para las muy graves, la suspensión del título profesional del práctico de acuerdo con los siguientes criterios:

a. Infracciones graves: suspensión por un período no superior a un año.



- b. Infracciones muy graves: suspensión por un período entre uno y cinco años.

7.7.9. Medidas de carácter provisional.

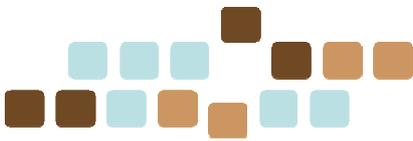
El órgano competente para resolver un procedimiento sancionador podrá acordar la suspensión cautelar de la habilitación del práctico por exigencias de seguridad en el servicio de practicaaje, hasta que recaiga resolución definitiva sobre el mismo, al amparo de lo determinado en el artículo 102.8.e) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en relación con los artículos 72 y 136 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y del artículo 15 del Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, aprobado por el Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto.

La suspensión cautelar de la habilitación a que se refiere el párrafo anterior, así como la suspensión del título profesional del práctico que se pueda imponer como sanción accesoria al amparo de lo dispuesto, se pondrán en conocimiento inmediato de la Autoridad Portuaria correspondiente.

7.7.10. Procedimiento.

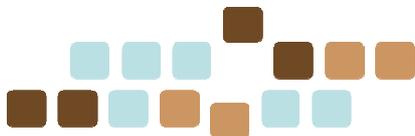
1. Las infracciones previstas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante con las especificaciones establecidas en este Reglamento serán sancionadas previa instrucción del oportuno expediente administrativo en la forma establecida en la legislación del procedimiento administrativo (artículo 125.3, párrafo segundo Ley 27/1992).

De conformidad con ello, el procedimiento para la imposición de las sanciones administrativas establecidas en este Reglamento se adecuará a los principios del procedimiento sancionador recogidos en los artículos 134 a 138 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del



Procedimiento Administrativo Común, y se regirá por el Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, aprobado por el Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, así como por el Reglamento del procedimiento sancionador de las infracciones en el ámbito de la Marina Civil establecidas en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transporte y carreteras a la Ley primeramente citada.

2. Los demás aspectos relativos a la potestad sancionadora de la Administración Marítima y de las Autoridades Portuarias en relación con el servicio de practicaaje no desarrollados por este Reglamento, se regularán por lo dispuesto en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.



8. LOS SERVICIOS PORTUARIOS:

8.1. Concepto y clases de servicios portuarios.

Son servicios portuarios las actividades de prestación de interés general que se desarrollan en la zona de servicio de los puertos, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.

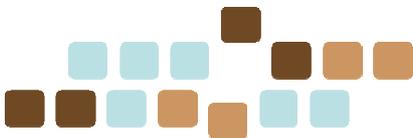
Los servicios portuarios se clasifican en servicios generales del puerto, cuya prestación se reserva a la Autoridad Portuaria, y servicios básicos, que se prestan en régimen de competencia, sin perjuicio de lo previsto en la ley para el servicio de practicaje.

8.2. Servicios prestados en los puertos de interés general.

La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general, a fin de fomentar el incremento de los tráficos portuarios y la mejora de la competitividad. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios y al desarrollo de actividades económicas en los puertos de interés general, en los términos establecidos por la ley 48/2003.

Las Autoridades Portuarias favorecerán la libre competencia en el ámbito de los puertos que gestionan y adoptarán las medidas necesarias para ello, conforme a lo dispuesto en esta ley.

Puertos del Estado promoverá la competencia en el sistema portuario, pudiendo adoptar las medidas de regulación, ordenación y control que a tal



fin sean necesarias, conforme a lo dispuesto en esta ley y sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros organismos.

De acuerdo con lo previsto en la ley, la prestación de servicios en los puertos de interés general se realizará por las Autoridades Portuarias en los casos en que proceda y por los particulares que tengan la correspondiente licencia o autorización, según corresponda.

Los servicios se clasifican en:

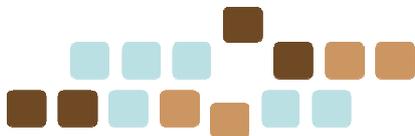
- a) Servicios portuarios, que podrán ser generales o básicos.
- b) Servicios comerciales y otras actividades.
- c) Servicio de señalización marítima.

8.3. Concepto y clases de servicios generales.

Son servicios generales del puerto aquellos servicios comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud.

Las Autoridades Portuarias prestarán en la zona de servicio del puerto los siguientes servicios generales:

- a) El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- b) El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos, comerciales y otras actividades.
- c) Los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto, así como su balizamiento interior.



La instalación y el mantenimiento del balizamiento de las instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, serán realizados por el titular de las mismas o responsable de la actividad y a su costa, de acuerdo con el proyecto de ejecución aprobado por la Autoridad Portuaria.

d) Los servicios de vigilancia, seguridad y policía en las zonas comunes, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones.

e) El servicio de alumbrado de las zonas comunes.

f) El servicio de limpieza de las zonas comunes de tierra y de agua. No se incluyen en este servicio la limpieza de muelles y explanadas como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías, ni la de los derrames y vertidos marinos contaminantes competencia de la Administración marítima.

g) Los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre Protección Civil, mercancías peligrosas y demás normativa aplicable, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.

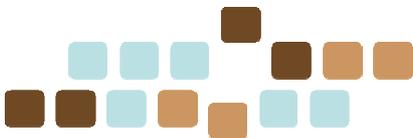
8.4. Concepto y clases de servicios básicos.

Son servicios básicos aquellas actividades comerciales que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario.

Los servicios básicos son los siguientes:

a) Servicio de practicaje.

b) Servicios técnico-náuticos:



- Remolque portuario.
- Amarre y desamarre de buques.

c) Servicios al pasaje:

- Embarque y desembarque de pasajeros.
- Carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.

d) Servicios de manipulación y transporte de mercancías:

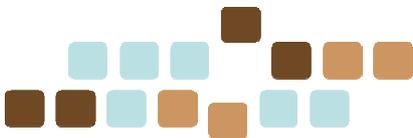
- Carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías.
- Depósito.
- Transporte horizontal.

Servicios de recepción de desechos generados por buques:

- Recepción de desechos sólidos.
- Recepción de desechos líquidos.

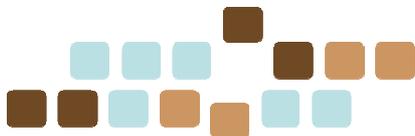
Estos servicios básicos estarán sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en la ley, que se desarrollarán en los correspondientes pliegos reguladores de los servicios, con la finalidad de garantizar su prestación en condiciones de seguridad, continuidad y regularidad, cobertura, calidad y precio razonables, así como respeto al medio ambiente.

Las Autoridades Portuarias deberán adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de servicios básicos en el puerto.



A tal fin, cuando lo requieran las circunstancias, por ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, las Autoridades Portuarias podrán asumir la prestación del servicio, directa o indirectamente por cualquier procedimiento reconocido en las leyes, o concurrir a la prestación del mismo con la iniciativa privada. Las Autoridades Portuarias prestarán el servicio de acuerdo con las condiciones de los pliegos reguladores del servicio y por un plazo limitado, no superior a cinco años, salvo que subsistan las circunstancias que hayan motivado la asunción de la prestación, debiendo exigir en contraprestación las correspondientes tarifas.

La Autoridad Portuaria autorizará, cuando proceda, la autoprestación y la integración de servicios, en los términos y con las condiciones previstas en la ley.



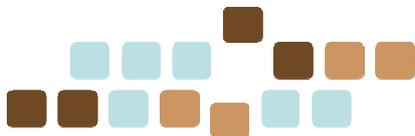
9. ÓRGANOS DE DIRECCIÓN QUE GESTIONAN LAS OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS

Tal como recoge la Ley 27/92. Sección II. De las Autoridades Portuarias, en su Artículo 36, la primera competencia de la Autoridad Portuaria es:

"a) La realización, autorización y control, en su caso, de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico portuario y de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otras autoridades."

En el Artículo 37, una de las funciones que se le atribuye a la Autoridad Portuaria es la de *"Gestionar, administrar y controlar los servicios portuarios, los de señalización marítima y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión"*. De igual forma, en la misma ley se recoge *"Del ejercicio de las funciones en materia de planificación, proyecto y construcción de obras, gestión del dominio público mediante el otorgamiento de concesiones y autorizaciones y la regulación y control del tráfico portuario, el fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con aquél, las tarifas y su aplicación y la coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario, las Autoridades Portuarias deberán suministrar a Puertos del Estado la información que les solicite."*

Para realizar estas labores, y otras no directamente relacionadas con esta competencia, la Autoridad Portuaria dispone de una serie de órganos de dirección. Estos órganos de dirección poseen una normativa recogida en la Ley 27/92 que vemos a continuación:



a) De gobierno:

- Consejo de Administración.
- Presidente.

b) De gestión:

- Director técnico.

c) De asistencia:

- Consejo de Navegación y Puerto.

9.1. El Consejo de Administración

Artículo 40.

Consejo de Administración: Incompatibilidades y funciones.

El Consejo de Administración estará integrado por los siguientes miembros:

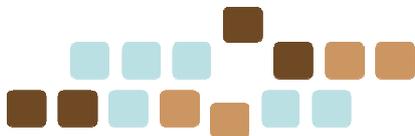
a) El Presidente de la entidad, que lo será del Consejo.

b) Dos miembros natos, que serán el Capitán marítimo y el Director.

c) Un número de Vocales comprendido entre 15 y 22, a establecer por las Comunidades Autónomas o por las Ciudades de Ceuta y Melilla, y designados por las mismas.

La Administración General del Estado estará representada, además de por el Capitán marítimo, por cuatro de estos Vocales, de los cuales uno será un Abogado del Estado y otro del Ente público Puertos del Estado.

El 24 por 100 del total de los miembros del Consejo serán designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación,



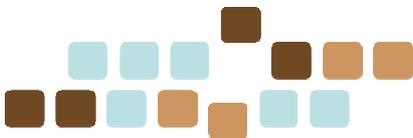
organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario.

El resto de los Vocales serán designados en representación de la Comunidad Autónoma, a la que corresponderá la corrección de los ajustes porcentuales a realizar derivados de lo dispuesto en los apartados anteriores.

3. El Consejo designará a propuesta del Presidente, un Secretario, que si no fuera miembro de aquél, asistirá a sus reuniones con voz pero sin voto.

Corresponden al Consejo de Administración las siguientes funciones sobre servicios portuarios y operaciones portuarias:

- Regir y administrar el puerto, sin perjuicio de las facultades que le correspondan al Presidente.
- Delimitar las funciones y responsabilidades de sus órganos y conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.
- Aprobar, a iniciativa del Presidente, la organización de la entidad y sus modificaciones.
- Establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, su régimen económico.
- Fijar los objetivos de gestión anuales, en el marco de los globales que establezca Puertos del Estado para el conjunto del sistema.
- Fijar las tarifas por los servicios que preste directamente la Autoridad Portuaria, con sujeción a lo establecido en el artículo 70 de esta Ley.



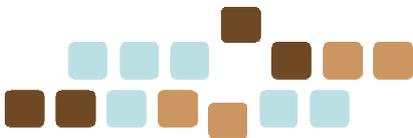
- Otorgar las concesiones y autorizaciones, de acuerdo con los criterios y pliegos de condiciones generales que apruebe el Ministerio de Fomento, y recaudar los cánones por ocupación del dominio público o por el ejercicio de actividades industriales, comerciales o de servicios dentro de la zona de servicio del puerto.
- Favorecer la libre competencia y velar para que no se produzcan situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.
- Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.
- Aprobar las ordenanzas del puerto.

9.2. El presidente

Artículo 41.

Presidente: Nombramiento y funciones.

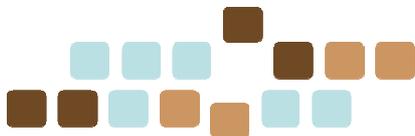
El Presidente de la Autoridad Portuaria será designado y separado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. La designación o separación será publicada en el correspondiente Diario Oficial, una vez haya sido comunicado al Ministro de Fomento, quien, a su vez, dispondrá su publicación en el Boletín Oficial del Estado. El Presidente podrá serlo también del Consejo de Administración de las sociedades estatales de estiba y desestiba que operen en los puertos incluidos en el ámbito competencial de la entidad correspondiente, pudiendo, asimismo, simultanear su cargo con el de Presidente o Vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por la Autoridad Portuaria que preside, con los



requisitos y las limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación sobre incompatibilidades.

Corresponden al Presidente las siguientes funciones sobre servicios portuarios y operaciones portuarias:

- Representar de modo permanente a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.
- Establecer directrices generales para la gestión de los servicios de la entidad.
- Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Autoridad Portuaria y de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración.
- Presentar al Consejo de Administración el plan de empresa, con los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, así como los proyectos de presupuestos, de programa de actuación, inversiones y financiación y de cuentas anuales.



9.3. El Director Técnico

Artículo 43.

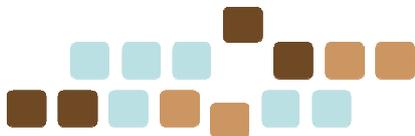
Corresponden al Director las siguientes funciones sobre servicios portuarios y operaciones portuarias:

- La dirección y gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios, con arreglo a las directrices generales que reciba de los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, así como la elevación al Presidente de la propuesta de la estructura orgánica de la entidad.
- La incoación y tramitación de los expedientes administrativos, cuando no esté atribuida expresamente a otro órgano, así como la emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.

9.4. Consejo de Navegación y Puerto.

Artículo 44.

Como órgano de asistencia e información de la Capitanía Marítima y del Presidente de cada Autoridad Portuaria, se creará, en cada uno de los puertos de titularidad estatal, un Consejo de Navegación y Puerto, en el que podrán estar representadas aquellas personas físicas o jurídicas que lo soliciten en las que, además, se aprecie un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del puerto, del comercio marítimo o que puedan contribuir al mismo de forma eficaz.



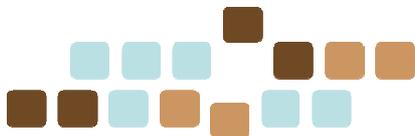
10. CARACTERÍSTICAS DE LAS OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS

El concepto de **Operación Portuaria** contiene numerosos matices que abarcan todo un proceso, bien estructurado y definido, que vamos a ir concretando y describiendo según la situación en que se encuentre el buque con respecto al puerto.

La Operación Portuaria es un proceso amplio que engloba aspectos administrativos previos al atraque, procesos que se llevan a cabo en el momento en que el buque arriba al puerto, manipulación de la mercancía, servicios prestados a los pasajeros... En todas estas actividades intervienen una serie de agentes especializados cuya misión será la consecución de la optimización del resultado, intentando lograr el máximo rendimiento al mínimo coste.

Dentro del cúmulo de las actividades que componen las Operaciones y Servicios Portuarios adquiere un rol muy importante la manipulación de mercancías en su paso por el puerto, desde el transporte marítimo al terrestre o viceversa encuadrados en el concepto de maniobras o movimientos realizados por los medios de transporte.

Vamos a dividir la explicación de las operaciones portuarias en tres etapas básicas: la llegada del buque a puerto, mientras el buque permanece en el puerto, y el momento en que el buque abandona las aguas portuarias. A partir de estos tres instantes se desarrollarán las diferentes operativas portuarias que en ellos tienen lugar.



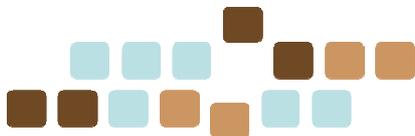
10.1. Operaciones portuarias que se realizan a la llegada del buque al puerto.

Antes de la llegada del buque a puerto es necesario cumplir una serie de requisitos y de procedimientos que garantizarán el éxito de la operación, además de respetar la legislación vigente. Para velar por su cumplimiento y simplificar los trámites existen una serie de agentes que se encargarán de facilitar información sobre el buque a las correspondientes Autoridades Portuarias, hacer cumplir la legislación vigente, informar al buque sobre cualquier aspecto que pueda interferir en las maniobras de atraque o fondeo, etc. Los agentes encargados de estos trámites serán el agente consignatario, los entes administrativos y el CCS.

a) El agente Consignatario.

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.



b) Entes Administrativos.

Antes de que el buque llegue al puerto es necesario llevar a cabo unos trámites cuya finalidad es la de poner en conocimiento, a las autoridades competentes, acerca de las características del buque, las condiciones sanitarias en que se encuentra, la tripulación que lleva a bordo, etc. A esta tramitación previa se la conoce con el nombre de despacho.

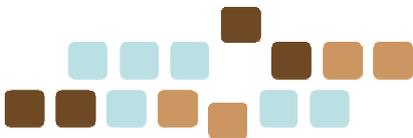
A la entrada del buque el proceso de presentación de documentos será en primer lugar ante la Capitanía Marítima (que autoriza la entrada en aguas nacionales), a continuación ante la Autoridad Portuaria (que designa el atraque) y, por último, el consignatario hace los trámites ante la Aduana, Sanidad 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.

Los principales Entes Administrativos que intervienen en la entrada del buque a puerto son los siguientes:

- Capitanía Marítima.
- Sanidad Exterior.
- Aduanas.
- Policía de Fronteras.

El Agente Consignatario, anteriormente descrito, gestionará la entrada del buque, manteniéndose en contacto con los diferentes entes y tramitando la documentación necesaria que la legislación exige. La documentación exigible por cada Ente Administrativo es la siguiente:

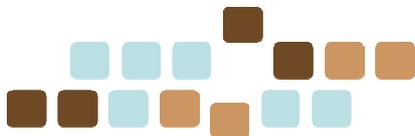
- **Capitanía Marítima:** Permiso de entrada en aguas españolas (si el buque procede del extranjero), declaración de residuos (para que quede constancia de la cantidad de material de desecho que



existe a bordo), listado de tripulantes (donde se especifique la cantidad de persona que viajan a bordo) y la declaración de mercancías peligrosas (para habilitar las zonas y equipos específicos que eviten incidentes).

- **Sanidad Exterior:** En caso de que el buque proceda de algún país miembro de la U. E. solamente habrá que presentar el aviso de llegada para que quede constancia de la inminente presencia del barco; sin embargo, si el barco es ajeno a la U. E. además de ese aviso habrá que presentar una declaración marítima en caso de que algún miembro de la tripulación esté enfermo (para evitar contagios de enfermedades exóticas).
- **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.





- **Policía de Fronteras:** Ante este organismo es necesario presentar el aviso de llegada del buque, la relación de los tripulantes que viajan en él. Esta Entidad vela por el cumplimiento de la ley vigente y se encarga de identificar cualquier incumplimiento de la misma (inmigración ilegal, contrabando...).



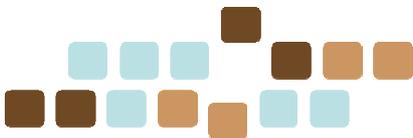
c) El Centro Coordinador de Servicios (CCS)

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).
- Unidad Terrestre (Centro de Control).



Cuando el buque se encuentra aún en aguas no portuarias entra en funcionamiento la Unidad Marítima Exterior, que aporta información acerca de diversos aspectos que permitan, por un lado, realizar las maniobras correctas, y por otro, mantener informada a la Autoridad Portuaria de las



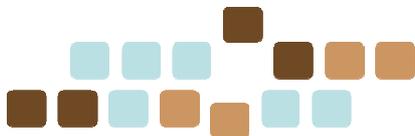
características del buque para preparar la infraestructura necesaria para acogerlo.

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.

El buque deberá solicitar los servicios que va a precisar. Estas solicitudes se presentarán en la Línea de Atraques pertenecientes a la Autoridad Portuaria, donde se procederá a la autorización de los servicios requeridos. Una vez concedidos, se tramitará la información a Unidad Marítima Interior y Terrestre, donde se controlará la buena marcha de las operaciones portuarias requeridas.

Cuando el buque llega a su correspondiente puerto se inician una serie de operaciones destinadas a la acogida y al ofrecimiento de diversos servicios, lo que tendrá una incidencia directa en el crecimiento económico del sector portuario y en la mejora del tráfico marítimo por la zona.

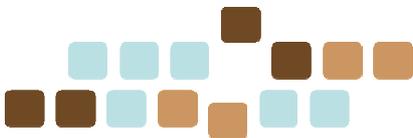


A la vez que se va aproximando el buque, y previa tramitación administrativa de los Consignatarios, se inicia la actividad en la Unidad Marítima Interior y en la Unidad Terrestre donde, a través de un trabajo coordinado se controlará la actuación de los prácticos, los remolcadores, el personal de amarre,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

Las operaciones que se desarrollan en el momento en que el buque va a llegar a puerto dependerán de si se va a producir un atraque o un fondeo. Cuando se da que el buque realiza un fondeo, que es la acción de fijar una embarcación en un lugar mediante un ancla, las operaciones de llegada del buque a puerto finalizarían en el momento en el que el buque queda perfectamente anclado en las aguas de la Autoridad Portuaria.

Cuando el buque realiza la maniobra de atraque las operaciones necesarias serán las de practicaaje, y/o remolque, y amarre.

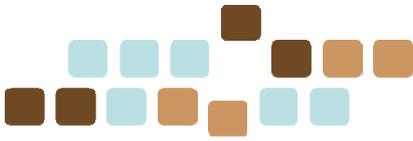




A continuación vamos a ir exponiendo cada una de los servicios portuarios que se realizan en la llegada de un buque a puerto, así como las operaciones que se desarrollan en cada uno de estos servicios y la normativa vigente para su control y correcto desarrollo.

10.1.1.Servicios de Practicaje:

Se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida y las maniobras náuticas dentro de los límites geográficos de la zona de practicaje en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en esta ley, en el reglamento del servicio y en el pliego regulador del mismo. Este servicio se prestará a bordo de los buques, incluyéndose en el mismo las instrucciones impartidas por los prácticos desde el momento en que partan de la estación de practicaje para prestar el servicio. Este servicio se prestará a bordo de los buques, incluyéndose en el mismo las instrucciones impartidas por los prácticos desde el momento en que partan de la estación de practicaje para prestar el servicio.



El servicio de practicaje será obligatorio en los puertos cuando así lo determine la Administración Marítima.

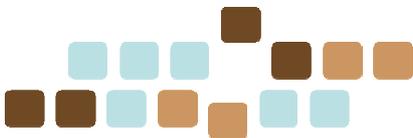
La Administración Marítima realizará pruebas teóricas y prácticas necesarias para habilitar como práctico del puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas de conocimientos teóricos.



La Autoridad Portuaria determinará el número de prácticos necesarios para la prestación del servicio, previo informe de la Capitanía Marítima, del Consejo de Navegación y Puerto, y del Colegio Nacional de Prácticos de Puertos de España, y expedirá sus nombramientos.



La formación práctica en el puerto será facilitada por la Autoridad Portuaria. A tal efecto, dicha formación se impondrá como obligación de servicio público a las empresas proveedoras del servicio de practicaje.



10.1.2. Servicio de Remolque Portuario

Se entiende por servicio de remolque portuario aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a los movimientos de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, 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 pliego regulador y las prescripciones particulares del servicio contendrán los medios que deban incorporar los remolcadores para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marítima, así como las compensaciones que, en su caso, deberá percibir el prestador de servicio por los medios exigidos.

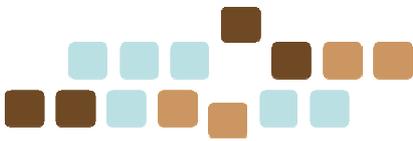


10.1.3. Servicio de Amarre y Desamarre de buques

Amarre es la operación de cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos para este fin, siguiendo



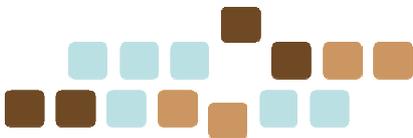
las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria, en el orden conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.



Se entiende por servicio de desamarre aquél cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de amarre siguiendo las instrucciones del capitán.

El servicio de amarre será realizado por los trabajadores que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos. La formación práctica específica se impondrá como obligación de servicio público a las empresas prestadoras del servicio de amarre y desamarre de buques, de acuerdo con lo previsto en el correspondiente pliego regulador y en las prescripciones particulares del servicio.





10.2. Principales Operaciones Portuarias mientras el buque permanece en el puerto

10.2.1. 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.

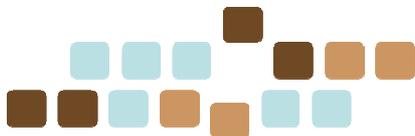
Los servicios al pasaje incluyen:

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, integrado por:

- Servicio de carga y descarga de equipajes, 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.





- Servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje, consistente en los servicios de organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible la transferencia de estos vehículos, en ambos sentidos, entre el muelle o zona de aparcamiento y el buque.



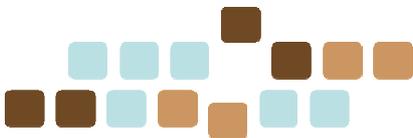
No estará incluido en el servicio portuario básico el manejo de pasarelas, rampas y otros medios mecánicos de la Autoridad Portuaria cuando se efectúe con su propio personal.

Las Autoridades Portuaria podrán autorizar a los navieros la prestación de servicios de pasaje cuando se ejecuten con medios y personal del buque, una vez que se acredite la idoneidad de los medios técnicos empleados. La Autoridad Portuaria podrá imponer las condiciones necesarias a fin de que se garantice la realización de la operación en condiciones de seguridad. En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarboleden el pabellón de un Estado incluido en la lista negra publicada en el informe anual del Memorando de París o descrito como de alto o muy alto riesgo en la citada lista.

Además de lo indicado, se realizan las operaciones las podríamos resumir en los siguientes puntos:

- ❖ 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, por ejemplo,





entes como Sanidad, Policía y cualquier otra Autoridad con potestad al respecto.

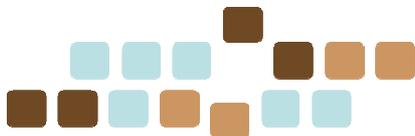


- ❖ Transporte: el transporte de los viajeros y su equipaje desde la terminal portuaria hasta sus lugares de destino o alojamiento representa

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.

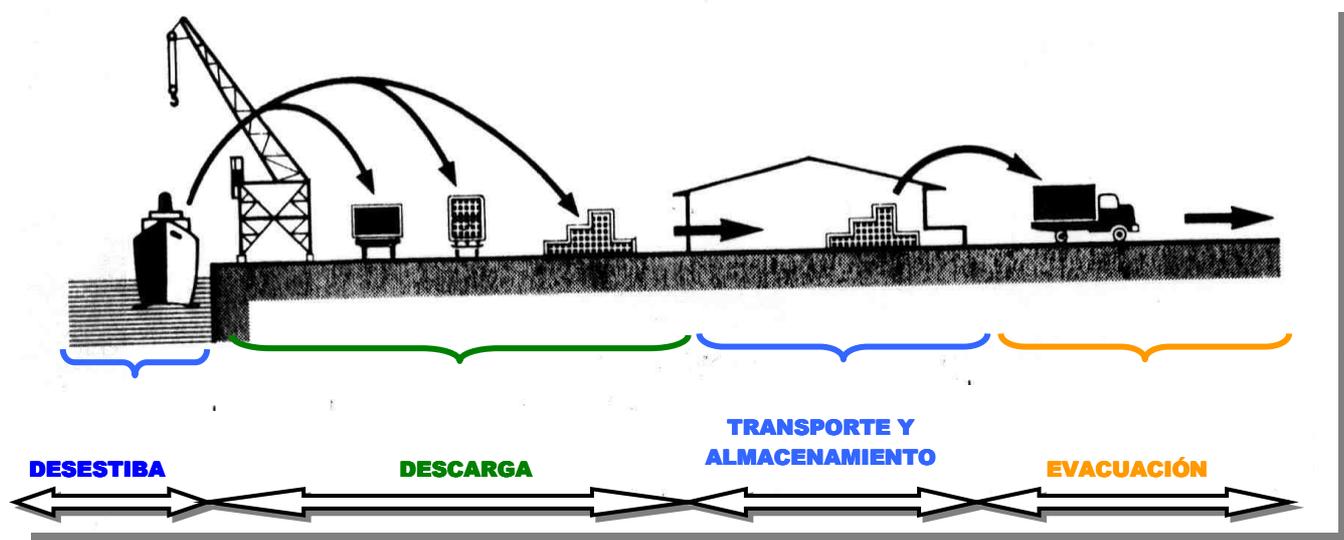
- ❖ Control aduanero: este control además de estar regulado por la legislación vigente, es fundamental para conservar las condiciones de seguridad y para evitar cualquier contrabando que pudiera tener lugar. La aduana tendrá potestad para inspeccionar físicamente a los pasajeros y sus mercancías, siempre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



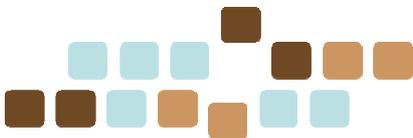


10.2.2. Servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.

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.



Si observamos el gráfico anterior, podemos ver las primeras operaciones a realizar cuando el barco esta amarrado en el puerto, son las de desestiba, con la finalidad de que las mercancías que transporta el barco sean ubicadas correctamente en las áreas y zonas de carga, teniendo en cuenta todas las normas de seguridad aplicables en cada operación. El segundo paso consiste en la descarga de mercancías en el muelle. El proceso de carga/descarga se considera finalizado cuando la carga (mercancía) descansa en el vehículo que la va a transportar y se ha desenganchado de la grúa. El vehículo transportará la mercancía desde el lugar de carga/descarga al lugar designado para el almacenamiento. En este lugar de almacenamiento



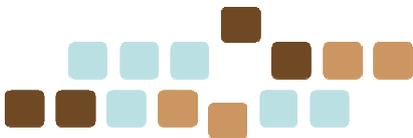
permanecerá la mercancía hasta que se proceda a su evacuación, bien fuera del puerto, o bien a otro barco dentro de las instalaciones de la Autoridad Portuaria.

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

- A bordo del barco: Operación en bodegas y cubiertas.
- 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.
- Entre barco y tierra: Operación de transferencia de la mercancía entre ambos puntos (también se incluye la operación directa sobre el vehículo).
- 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.
- Entre tierra y transporte terrestres: Operaciones de carga y descarga del vehículo terrestre.

Vamos a ver que operaciones comprenden estos servicios:

- a) Las actividades de carga y estiba comprenden:
- 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.



- 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.

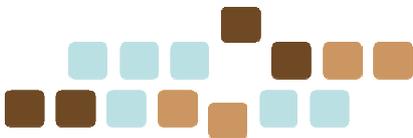


- El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en la bodega o a bordo del buque.
- El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque.
- La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque.

b) Las actividades de desestiba y descarga comprenden:

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





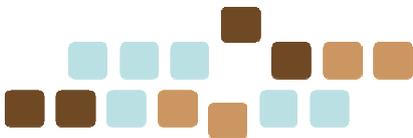
- El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en un medio de transporte o en el muelle al costado del buque.
 - El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes.
 - Descarga de la mercancía directamente, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre el muelle para 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.
 - 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.
- c) La actividad de transbordo comprende la desestiba en el primer buque, la transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro y la estiba en el segundo buque.



Todas las actividades descritas se realizarán en el buque y en la zona de servicio del puerto.

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.
- La recogida de residuos de carga procedentes de los buques.

No tendrán la consideración de servicio portuario básico las siguientes actividades:

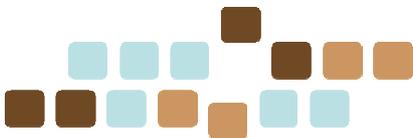
a) El manejo de medios mecánicos propiedad de la Autoridad Portuaria y la manipulación de mercancías del Ministerio de Defensa, salvo que en este último caso el servicio se realice por una empresa titular de una licencia del servicio básico de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.

b) 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.

c) 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, así como las labores complementarias de sujeción, cuando sean realizadas por los tripulantes de los buques.

d) 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, en operaciones directas de camión a barco, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio y de la de los que reciban mercancías a pie de grúa o instalación de descarga, en operaciones directas de barco



a camión, si el transporte se produce sin solución de continuidad hasta fuera de la zona de servicio y, en ambos casos, las operaciones de simple conexión de los medios de carga y descarga.

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.

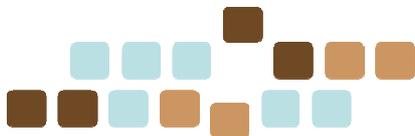
e) Las labores complementarias de sujeción y trincaje cuando sean realizadas por las tripulaciones de los buques.

f) Las operaciones de carga, descarga y transbordo para el avituallamiento o aprovisionamiento de buques cuando, para esto último, no se precise contratar personal.

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

2.° 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.

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

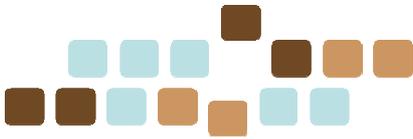


La Autoridad Portuaria podrá autorizar al naviero el manejo de medios de carga y descarga propios del buque cuando se ejecute con personal del buque, una vez se acredite, mediante la presentación de los oportunos certificados de las autoridades competentes, si procede, la idoneidad de los medios técnicos 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.

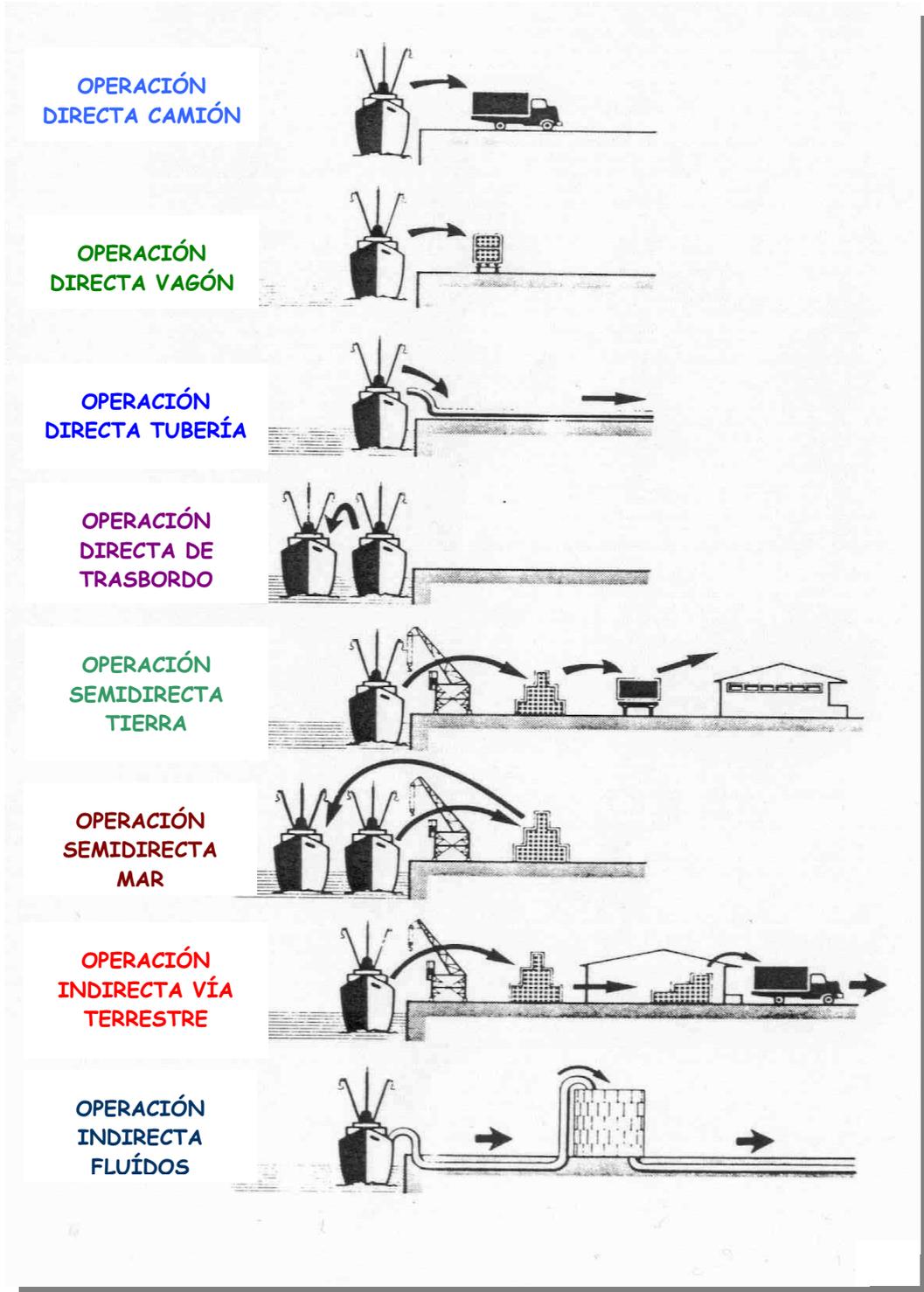
En ningún caso se podrá autorizar para aquellos buques que enarboles el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorandum de París o descrito como de alto o muy alto riesgo en la citada lista.

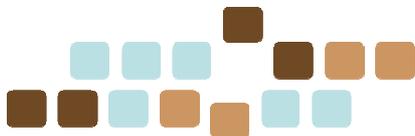
Las actividades incluidas en el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, independientemente del régimen laboral aplicable a las mismas, deberán ser realizadas por los trabajadores que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en la disposición adicional.

Todas las empresas que deseen prestar este servicio y obtengan la correspondiente licencia se integrarán en las agrupaciones portuarias de interés económico.



Tipos de Operaciones del servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías:





10.2.3. Servicios de depósito y transporte horizontal.

Servicio de depósito: Consiste en el 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.

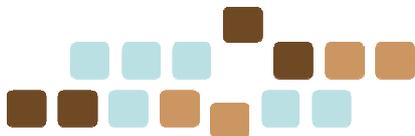
Servicio de transporte horizontal: Se entiende por servicio de transporte horizontal la operación consistente en el traslado de la mercancía o equipamiento entre dos emplazamientos cualesquiera, incluyendo en su caso la carga o descarga a equipo de transporte y exceptuando los movimientos de aproximación al costado del buque y de separación del mismo

10.2.4. 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, todos los desechos, incluidas las aguas residuales y los residuos distintos de los de carga, producidos por el buque, así como los desechos relacionados con la carga.

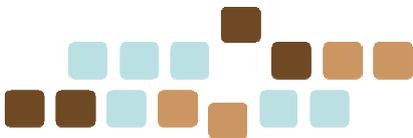
Queda excluida de este servicio la recepción de los residuos de carga, entendiendo como tales los restos de cualquier material de carga, de embalajes, elementos de trillaje o sujeción, etc. que se encuentran a bordo en bodegas de carga o tanques que permanecen una vez completados los procedimientos de 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.

Únicamente 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.

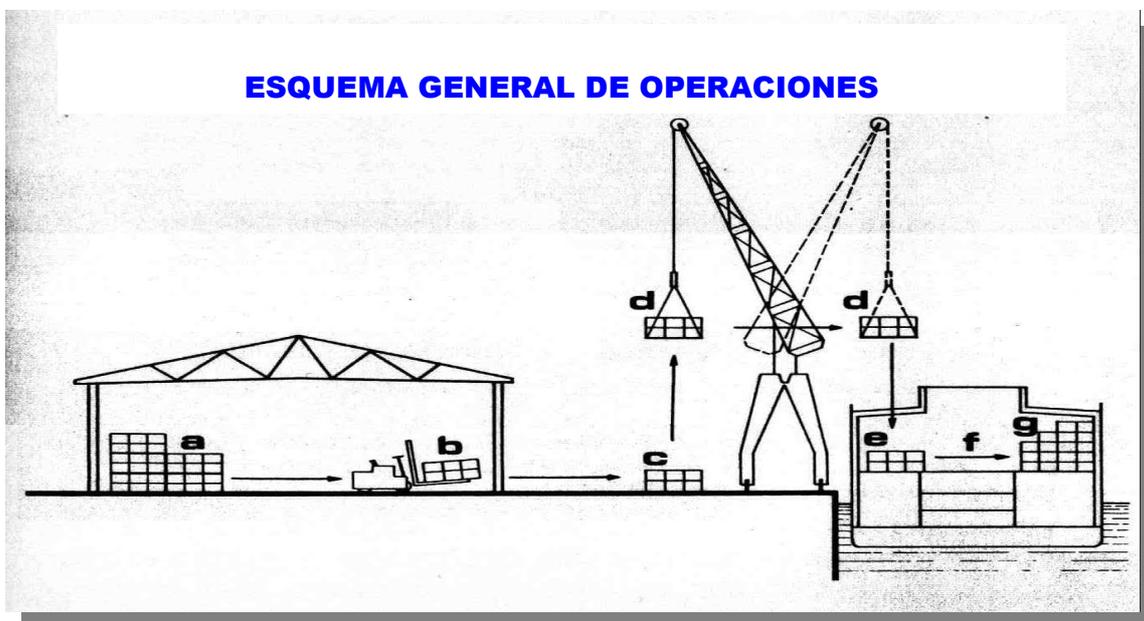
El conjunto de los medios disponibles en cada puerto deberá ser el adecuado para atender las necesidades de los buques que utilicen normalmente el puerto y de aquellos otros que, aunque no lo utilicen habitualmente, participen en tráficos relevantes de dicho puerto, sin causarles demoras innecesarias.



10.3. Principales Operaciones Portuarias antes de que el buque abandone el puerto.

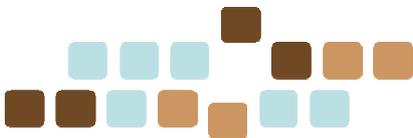
Las operaciones desarrolladas antes de que el buque abandone el puerto son exactamente iguales que las realizadas cuando llega a puerto, con la única particularidad de que se invierte la dirección de la mercancía, es decir, en este caso la mercancía va desde el almacén al barco, y en el anterior era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

Podemos verlo gráficamente:



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.

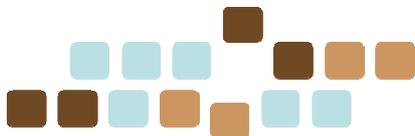




- b. Transporte:** Desde el almacén al muelle delante del barco, al alcance del elemento de carga.
- c. Depósito en tierra:** En espera de que haya grúas y se pueda cargar la mercancía (si hubiera grúa libre no tiene por qué existir esta operación, sino que se carga directamente sobre el vehículo de 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.

Todas estas operaciones parciales se pueden agrupar en las fases siguientes:

- ❖ En tierra: operaciones **a, b y c**.
- ❖ Entre tierra y barco: operación **d**.
- ❖ En barco: operaciones **e, f y g**.



11. LOS SERVICIOS BÁSICOS QUE SE PRESTAN A TRAVÉS DE EMPRESAS DE SERVICIOS.

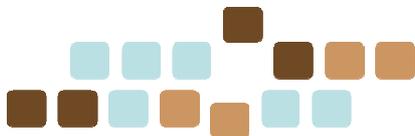
11.1. Prestadoras de servicios básicos:

Podrán ser titulares de licencias las personas físicas o jurídicas, españolas, de otros países de la Unión Europea o de terceros países, condicionadas estas últimas a la prueba de reciprocidad, salvo en los supuestos en que los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio no exija dicho requisito, que tengan plena capacidad de obrar; no estén incurso en causa de incompatibilidad y acrediten, en los términos previstos en el pliego regulador del servicio, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Solvencia económica, técnica y profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes del servicio, que se determine en el pliego regulador de cada servicio.
- b) Estar al corriente del cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.
- c) Cumplimiento de las condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio, de acuerdo con lo previsto en la ley y demás normativa aplicable.

Las condiciones de acceso a la prestación que se fijen en los pliegos deberán ser transparentes, no discriminatorias, objetivas, adecuadas y proporcionadas, y deberán garantizar los siguientes objetivos:

- a) La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad que se establezcan.
- b) El desarrollo de la planificación portuaria.
- c) El comportamiento competitivo de los operadores del servicio.
- d) La protección de los usuarios.



e) La protección de los intereses de la Autoridad Portuaria y de la seguridad pública.

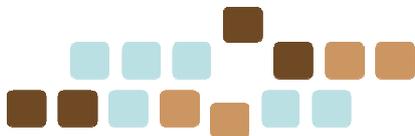
Entre los requisitos técnicos para la prestación del servicio se incluirán medios humanos y materiales suficientes que, permitiendo desarrollar las operaciones unitarias habituales, tanto las más simples como las más complejas, en condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en función de las características de la demanda, no impidan la competencia entre operadores.

La prestación de servicios básicos se regirá por el sistema de libre concurrencia, salvo lo establecido en el apartado siguiente.

La Autoridad Portuaria, de oficio, podrá limitar en cada puerto que gestione el número de prestadores de cada servicio por razones objetivas derivadas de la disponibilidad de espacios, de la capacidad de las instalaciones, de la seguridad o de normas medioambientales. En los servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías, las anteriores limitaciones podrán aplicarse por tipo de tráfico o carga.

El acuerdo de limitación, que incluirá la determinación del número de prestadores, se adoptará por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa consulta al Comité de Servicios Portuarios Básicos e informe de Puertos del Estado, y podrá afectar a toda la zona de servicio del puerto o a una parte de la misma. La determinación del número de prestadores deberá realizarse considerando el mayor número posible de prestadores que permitan las circunstancias. El acuerdo de limitación se publicará en el "Boletín Oficial del Estado".

Cuando la causa de la limitación sea la seguridad marítima, Puertos del Estado solicitará informe a la Dirección General de la Marina Mercante, que tendrá carácter vinculante, y se entenderá en sentido favorable si transcurre el plazo de 15 días sin que sea emitido de forma expresa.

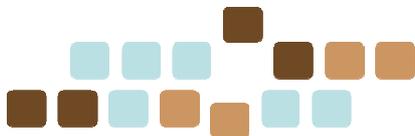


En el plan de utilización de los espacios portuarios previsto en la ley se podrá determinar el tipo de actividades comerciales y de servicios portuarios que puedan realizarse en la totalidad de la zona de servicio del puerto o en parte de la misma, en particular el tipo de tráfico y las categorías de carga que podrán manipularse en el puerto y la asignación de espacio o capacidad de infraestructura a tales actividades, sin que ello constituya limitación del número de prestadores del servicio.

Con el objeto de favorecer las medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de servicios portuarios, para los tipos de tráfico y categoría de cargas que puedan manipularse en un puerto, en el plan de utilización se asignará espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización.

11.1.1. Pliegos reguladores y prescripciones particulares de los servicios básicos:

Puertos del Estado aprobará para el conjunto de los puertos de interés general los pliegos reguladores de cada servicio, previa audiencia de las organizaciones y asociaciones más representativas reconocidas por la ley cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego e informe de las Autoridades Portuarias y de los servicios jurídicos de Puertos del Estado. Dichos pliegos establecerán las condiciones generales de acceso, las obligaciones de servicio público a cargo de los prestadores y criterios de cuantificación de los costes de las mismas, los criterios generales para la consideración de una inversión como significativa, así como el estatuto jurídico de los derechos y deberes que se incorporarán a las licencias, con arreglo a lo dispuesto en la ley y en las disposiciones que, en su caso, la desarrollen.



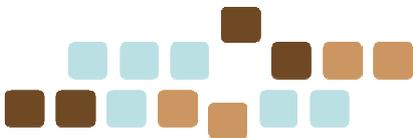
Los pliegos reguladores del servicio deberán ser publicados en el "Boletín Oficial del Estado". Los acuerdos de aprobación y modificación de las prescripciones particulares deberán ser anunciados en dicho Boletín Oficial y publicados por las Autoridades Portuarias en formato físico y electrónico del modo que reglamentariamente se determine.

11.1.2. Registros de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios Básicos:

Se crea en cada Autoridad Portuaria un Registro de empresas prestadoras de servicios portuarios básicos en los puertos que gestiona, que tendrá carácter público. En este registro se inscribirán los prestadores de servicios autorizados. La inscripción, se practicará de oficio por la Autoridad Portuaria tras la notificación del título habilitante.

Se crea en Puertos del Estado el Registro General de empresas prestadoras de servicios portuarios básicos, que tendrá carácter público y se dividirá por secciones, una por cada servicio básico que se preste. En este registro se inscribirá a todos los prestadores de servicios básicos. Dicha inscripción se practicará de oficio por Puertos del Estado, debiendo cada Autoridad Portuaria suministrarle información sobre las licencias otorgadas.

El Registro General y los Registros de cada Autoridad Portuaria de empresas prestadoras de servicios portuarios básicos, se regularán por orden del Ministerio de Fomento. Estos registros deberán contener los datos necesarios para que Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias puedan ejercer las funciones de regulación y control que tengan atribuidas.



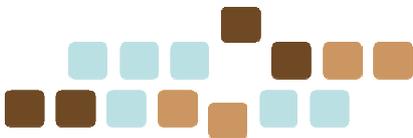
11.1.3. Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios Básicos:

- **Empresa Estibadora:** Es la encargada de llevar a cabo las operaciones portuarias de manipulación de las mercancías. Generalmente, es titular de una concesión administrativa otorgada por la Autoridad Portuaria que le faculta para utilizar con carácter exclusivo, un espacio situado a borde del muelle, en el que realiza sus trabajos. Las funciones que lleva a cabo se corresponden con las anteriormente señaladas tanto en el embarque como en el desembarque (carga, descarga, estiba...); además le corresponde el vaciado y llenado de contenedores, la clasificación de las mercancías y los movimientos horizontales para posicionamiento en la zona de inspección.

- **Corporación de prácticos:** Agrupación del personal denominado **práctico**, personas con amplia experiencia en el puerto que se encargan de hacer pasar el buque por un determinado lugar debido a su gran conocimiento del mismo (bancos de arena, rocas, infraestructuras), asesora al capitán del buque para facilitar la entrada y salida a puerto y para realizar las maniobras náuticas dentro de éste en condiciones de seguridad.

Debido a la singularidad y especial incidencia del servicio de practicaaje en la seguridad marítima, el número de prestadores quedará limitado a un único prestador en cada área portuaria. A estos efectos, se entiende como área portuaria aquella que sea susceptible de explotación totalmente independiente incluyendo su accesibilidad marítima y, por tanto, que los límites geográficos de prestación del servicio de practicaaje correspondientes a cada una de dichas áreas sean totalmente independientes.

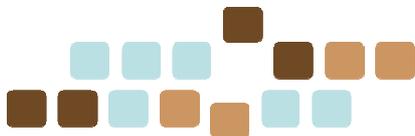
La Dirección General de la Marina Mercante podrá requerir, por razones de seguridad marítima, la declaración de la limitación del número de prestadores en los demás servicios técnico-náuticos.



En los servicios de practicaje y técnico-náuticos, Puertos del Estado recabará informe vinculante de la Dirección General de la Marina Mercante en lo que se refiere a la seguridad marítima, que deberá ser emitido en el plazo de 15 días, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que se haya dictado de forma expresa.

La Autoridad Portuaria podrá modificar las prescripciones particulares del servicio cuando existan desajustes entre las características de la oferta y las necesidades de la demanda que afecten a la correcta prestación del servicio.

- **Empresas de remolcados:** Empresa que posee la concesión para realizar las labores de remolque. Para ello a de disponer al menos de un barco remolcador. 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.
- **Empresas de amarre:** Empresas encargadas de poner a cargo de la Autoridad Portuaria el personal y los materiales necesarios en idoneidad técnica y número para realizar las tareas incluidas en la operación de amarre.
- **Empresas de retirada de residuos:** Empresas encargadas de prestar el servicio de recogida de residuos sólidos y aguas residuales procedentes de buques, y a su oferta, realizando la retirada de estos residuos de forma selectiva cuando así se les entregue. Han de ser competentes en conocer la gestión a la práctica de los residuos, la legislación aplicable y el análisis de las inversiones, costes y rentabilidad de la gestión de los mismos



11.2. Prestadoras de Servicios Comerciales y otras actividades:

Son servicios comerciales las actividades de prestación portuarias o no portuarias de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén permitidas en el dominio público portuario de acuerdo con lo previsto en la ley.

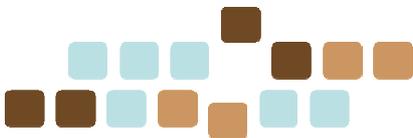
Los servicios comerciales se prestarán en régimen de concurrencia. Los organismos públicos portuarios adoptarán medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de servicios comerciales directamente vinculados a la actividad portuaria.

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

11.2.1. Prestación de servicios comerciales y otras actividades por terceros.

La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de otra naturaleza por terceros requerirá la obtención de autorización. El plazo de vigencia de dicha autorización será el que se determine en el título correspondiente, pudiendo tener carácter indefinido salvo cuando vaya vinculada a la ocupación del dominio público, en cuyo caso el plazo será el mismo que el que habilita la ocupación.

Las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria deberán ajustarse a los pliegos de condiciones generales que, en su caso, apruebe Puertos del Estado, así como a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, con objeto de garantizar su realización de forma compatible con los usos portuarios y con el funcionamiento operativo del puerto en condiciones de seguridad y calidad

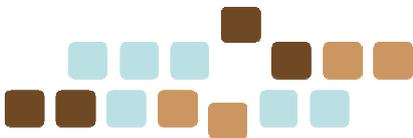


ambiental, y a las demás disposiciones que sean de aplicación. Entre estas condiciones se deberán incluir las relativas al desarrollo de la actividad, plazos y garantías que, en su caso, procedan, las causas de caducidad del título y la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

Los pliegos de condiciones generales podrán ser específicos para una actividad determinada, o referirse a un conjunto de actividades. Entre los específicos que podrá aprobar Puertos del Estado se incluirán los de consignación de buques y de mercancías, de mayoristas de pescado y de venta o subasta de pescado, de avituallamiento de combustible, de gestión de lonjas, de puesta a disposición de medios mecánicos, de suministros, de gestión de amarres deportivos y de almacenamiento, entre otros.

- **Consignatarias:** 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.

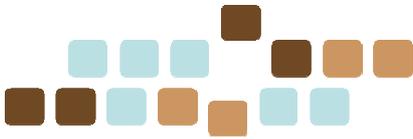


- **Empresas Transitarias:** las empresas transitarias son las que se dedican con carácter de actividad principal a organizadores de los transportes internacionales y en todo caso de aquéllos que se efectúen en régimen de tránsito aduanero, actividades para las que deberán estar habilitados, mediante autorización administrativa, siendo dichas actividades las siguientes:
 - 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.
 - La recepción y puesta a disposición del transportista designado por el cargador, de las mercancías a ellos remitidas como consignatarios.

- **Dirección General de Aduanas:** es un organismo dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda. Esta Dirección General se encontrará encargada de las funciones, estudio, gestión y control de la política aduanera nacional y de ella dependerán:

- El Servicio Especial de Vigilancia Fiscal, cuya única función será la de dedicarse en exclusiva a la lucha contra el fraude.
- Las aduanas. Existen dos grandes clasificaciones: aduanas marítimas y aduanas terrestres o fronterizas. Las funciones que tienen son las de, por un lado, proceder a la recaudación de los derechos arancelarios cobrando las tarifas oficiales que deban abonar las mercancías importadas y, por otro, vigilar el flujo de mercancías en territorio español haciendo cumplir las reglas existentes a este respecto.

Un punto importante a recalcar lo supone el hecho que para poder ser exportadas o importadas unas mercancías han de pasar, como requisito imprescindible por las aduanas.

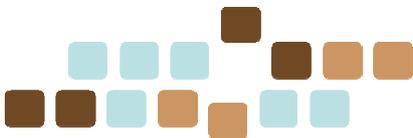


La demarcación de una aduana comprende las aguas jurisdiccionales o territoriales españolas, doce millas náuticas, que bañan la parte de la costa sobre la que dicha oficina ejerce la vigilancia y los términos municipales colindantes.

Dependiendo del carácter que tengan las mercancías ya sean importadas, en tránsito, transbordo, exportadas, etc., existirán diferentes tipos de aduanas. Se perseguirá y aprehenderá cualquier mercancía introducida de forma irregular dentro de la demarcación de una aduana.

Los trámites ante este organismo los realiza siempre el Agente de Aduanas.





11.3. 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.

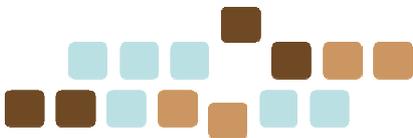
11.4. Capitanía Marítima

Existirá en aquellos Puertos en los que se alcance un nivel de actividad de navegación relevante, o lo requieran las condiciones de tráfico o seguridad. Está formada por la Comandancia y la Ayudantía de Marina. Dentro de ella, el Capitán del Puerto es la autoridad que deberá velar por que exista orden.

Deberá encargarse, en general, de 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.

En el caso de España, la función civil del Capitán de Puerto la ejerce el Comandante Militar de Marina, o en su caso, el Ayudante Militar de Marina.





12. MAQUINARIA Y UTILLAJE ASOCIADO A LA OPERATIVA DE SERVICIOS PORTUARIOS

- **Grúas pórtico:**

Las grúas de pórtico se denominan así porque la cabina de control y el brazo de carga están montados sobre un carro de cuatro patas y en sus pies llevan ruedas movidas por un motor eléctrico. Estas ruedas van por raíles en el muelle. Pueden ser:



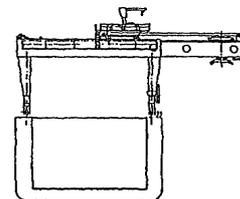
- De un solo brazo rígido, en cuyo extremo hay poleas.

- Con un brazo mayor al que articula en su extremo otro brazo, que se articula a su vez por medio de otro brazo rígido a los contrapesos.

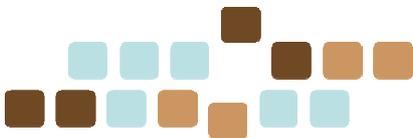
Las grúas de pórtico tienen los siguientes movimientos:

- De traslación a lo largo de los raíles: para desplazarse de un sitio a otro del muelle, de una escotilla a otra, o corregir su posición respecto de una escotilla.

- De giro para mover la carga desde la escotilla al muelle o viceversa, realizando un movimiento circular.



- De abatimiento y recogida del brazo: para acercar y alejar el gancho de carga y así poder alcanzar puntos de la escotilla del barco, alejados del muelle.



El amante es el cable que hace que el gancho de carga suba o baje. A veces lo forman dos cables paralelos que en su extremo se unen a un balancín del que sale una cadena y un gancho. El amantillo es el que hace subir o bajar el brazo de carga y puede ser un cable o un sistema hidráulico.

Algunas grúas, si se supera la carga de seguridad autorizada se paran.

- **Grúas automóbiles:**

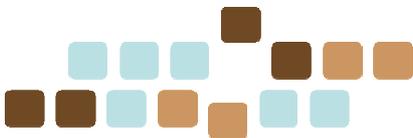


Las grúas automóbiles tiene brazos que se pueden hacer muy largos (por tener un sistema telescópico hidráulico o piezas unidas), de ahí su gran alcance. También su capacidad de carga es muy grande. Su cabina va montada sobre una plataforma con ruedas o cadenas. Trabajan desplegando el brazo lateralmente, y apoyándose sobre patas para no moverse.

- **Pórticos para contenedores:**

Son las grúas más grandes que hay en los muelles, tanto por la altura que tienen, como por la capacidad de carga y alcance. Son altos para poder alcanzar a todos los contenedores que hay en el buque.





El brazo del pórtico cuando se abate queda horizontal y perpendicular al muelle. El brazo tiene rieles por los que va la cabina, y un carro con los aparejos.

Los pórticos para contenedores tienen dos movimientos:

A.- Uno de desplazamiento horizontal a lo largo del muelle.

B.- Otro de movimiento transversal, cuando se mueve el carro para acceder a los contenedores que hay de una banda a otra del buque.

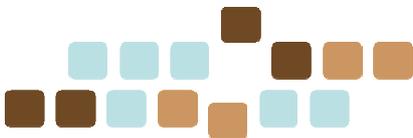
Si la cubierta del buque no está paralela al muelle (buque con asiento) puede usar los spreaders, los que permiten pequeños movimientos de inclinación. Los aparejos del spreader los porta el carro.

- **Carretillas elevadoras:**

Las más conocidas son:

- "Elevador de uñas" (forklifts): Son carretillas automóviles que tienen un carro con dos uñas planas en su parte delantera y que se mueve verticalmente mediante brazos hidráulicos o cadenas. Su propulsión suele ser mediante un motor diesel. Pueden ser de diferentes tamaños, potencias y diseños según el trabajo a realizar. Los trabajos para los que se usan son:

- Estiba a bordo, almacén o contenedor.
- Para manipular contenedores.



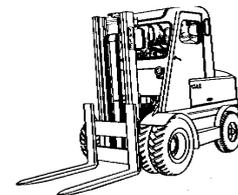
- Para las operaciones en los buques tipo RO/ RO.

Sirven para mover palets, cajas de madera y otros embalajes. Algunos embalajes tienen que ser calzados para poder usar los forklifts. Existen cajones que tienen listones de madera para que se puedan elevar con las uñas.

Las uñas se pueden cambiar por otros elementos, según las necesidades.

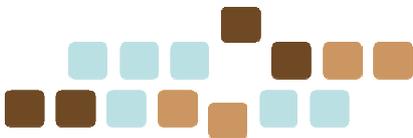
Los forklifts más pequeños no suelen tener cabina para el conductor y sirven, para estibar y desestibar palets, cajas y cajones, atados, barriles, bobinas, etc... en los almacenes, en los contenedores y en las bodegas de los buques.

Para la carga y descarga de contenedores en camiones y vagones se usan forklifts más grandes que los anteriores. Estos sí que tienen cabina para el conductor. Su torre frontal es mucho más grande



y más alta, y tienen movimiento basculante. Mediante su movimiento basculante el contenedor se inclina hacia el forklift, evitando su caída. Sus uñas son también más largas que las de los anteriores y además, se pueden desplazar lateralmente. A veces, en vez de uñas llevan un spreader extensible, que sirve para coger el contenedor por su parte superior.

Otros forklifts para contenedores tienen en su parte delantera un elevador telescópico acabado en el spreader, que sirve para apilar contenedores a diferentes alturas (5 o más). Son muy útiles cuando hay que ahorrar superficie de almacenaje.

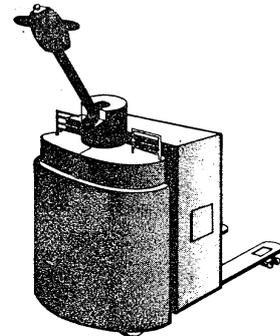


- Traspaletas: Son carretillas elevadoras muy útiles en el momento en que hay que manejar mercancías de poco peso, para su traslado a lugares donde no se puede usar el forklift por ser difícil el acceso.

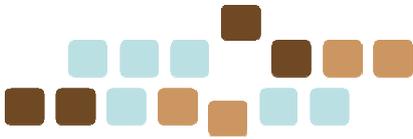
Tienen dos uñas con ruedas en su parte inferior. Estas se meten en los huecos de los palets y se pueden elevar mediante una especie de gato.

En el mantenimiento de los forklifts se comprobará el estado de:

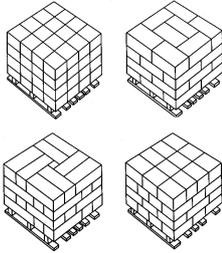
- A.- El motor.
- B.- El equipo hidráulico.
- C.- La batería.
- D.- Cuadro eléctrico y los mandos.
- E.- Los circuitos y tanques de los frenos.
- F.- Los filtros de aire.



El responsable de operaciones dirigirá su operación en bodegas; dentro del buque ordenará la estiba, siempre cuidando la maniobrabilidad de las carretillas; se asegurará de la resistencia del plan de las bodegas y entrepuentes y no permitirá operar en sitios cerrados, con poca ventilación, o con peligro de incendio, a las máquinas con motor de combustión.



- **Palets:**



Los palets son plataformas de madera (a veces metálicas) sobre las que se ponen la mercancía (sacos, cajas, etc.), y que permiten entrar las uñas de los forklifts para que se puedan elevar y trasladar. Podrán ser de diferentes tipos. La mercancía que va sobre el palet se fija a él.

Para izarlas a bordo se emplean horquillas o eslingas de barra, según el tipo de palet.

Las pailas se parecen a los palets, pero se usan para cargar y descargar fardos, palets, sacos, etc. También tienen entradas para el forklift.

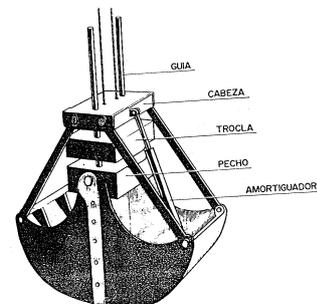
- **Pulpos y cucharas:**

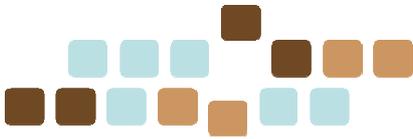
Tienen uñas o valvas móviles, que se cierran y agarran la carga de un modo mecánico o hidráulico.

Los mecánicos actúan mediante cables o cadenas, produciendo el movimiento de abrir-cerrar.

Y los hidráulicos necesitan conexión eléctrica para alimentar la bomba y otros elementos del circuito.

Los pulpos se usan para la carga y descarga de chatarras. Las cucharas se utilizan para los graneles sólidos tales como el carbón, granos, etc.





- **Tolvas:**

Las tolvas tienen forma de tronco de pirámide o de cono invertido. Están abiertas por abajo y van montadas sobre un pequeño pórtico móvil, de modo que bajo éste se ponen los camiones o vagones para que los carguen.

- **Cinta transportadora:**

Es una cinta cerrada que se encuentra sobre dos tambores. Uno de estos tambores es el que la mueve.

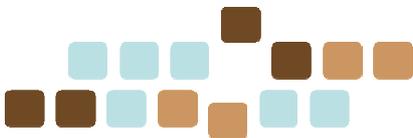


Las cintas transportadoras son móviles o fijas. Las móviles tienen un tren de rodaje para trasladarlas y un medio normalmente hidráulico para elevar uno de sus extremos. Hay cintas móviles pequeñas que se usan para manejar sacos y otros bultos, permitiendo el acceso de los sacos a la parte superior de las pilas o a los camiones o vagones. Las móviles, de mayor tamaño, se usan para cargar y manejar graneles. Las cintas fijas son utilizadas también para estos fines.

- **Palas cargadoras:**

Son carretillas que se mueven con un motor diesel. En su parte delantera tienen una cuchara que se puede subir o girar para el llenado o vaciado mediante brazos movidos de forma hidráulica.





Se usan en el manejo de graneles: cereales, granos al cemento, carbón, coque de petróleo, otros minerales e incluso chatarra. Sirven para cargar camiones y vagones; se manejan también para arrimar la carga facilitando que las cucharas de las grúas se puedan llenar. En el interior de las bodegas de los buques también se utilizan para arrimar la mercancía a los lugares deseados, aunque en este caso, hay que tomar grandes precauciones para no dañar el interior del buque.

Existen muchos tipos, con distintas capacidades de carga y elevación. A veces se sustituye la pala por otros dispositivos (uñas, etc.).

- **Básculas:**

Hoy día suelen ser electrónicas para que no exista posibilidad de manipulación fraudulenta. Las básculas para camiones o vagones suelen formar parte de la instalación portuaria.

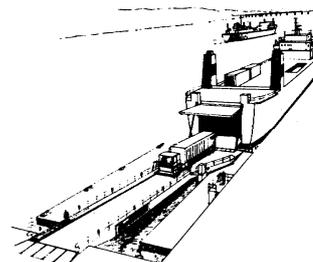
Siempre se hacen dos pesadas:

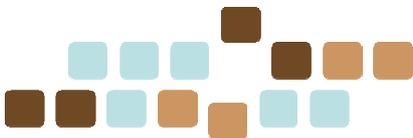
- Una con el vehículo sin carga, que nos da su "tara".
- Y otra con el vehículo con carga que nos indica "el peso total".

Si al peso total le quitamos la tara tenemos el peso de la carga.

- **Rampa ro-ro:**

Se ponen en puertos con mucho tráfico, en buques RO/RO, y en sitios donde las mareas son sensibles. Para





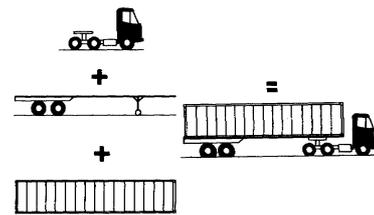
adaptarse al nivel de la marea, las rampas están equipadas con elementos de elevación en el extremo de fuera.

- **Cabezas tractoras:**

Son vehículos que llevan motor diesel y que son usados para el movimiento de las bateas convencionales de camión o para el movimiento de contenedores montados en bateas especiales. Trabajan en tierra o en el buque, aunque lo más normal es que lo hagan en los buques RO/RO.

Tipos de cabezas tractoras:

a.- De conexión convencional para batea de camión

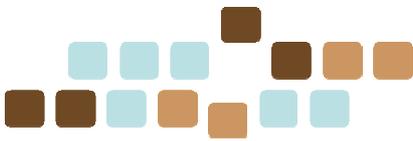


b.- De cuello de cisne, con una uña horizontal cercana al suelo que sirve para agarrar y subir las bateas de contenedor. Los cuellos pueden ser fijos o con articulación hidráulica.

- **Toldos:**

Sirven para cubrir y proteger las mercancías en los muelles, y se necesitan para impedir que los derrames de graneles sólidos caigan al mar, para lo que se ponen colgando desde las cubiertas de los buques hasta los muelles.

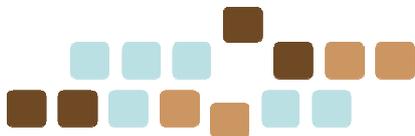
Nos aseguraremos que los toldos cubran las cargas de forma eficaz, que los pliegues se han tomado bien y que el viento no



conseguirá moverlos. Cuando se retiren los toldos comprobaremos que se plieguen de modo que no se dañen, que ocupan el mínimo espacio, que sean manejables y que se puedan desplegar sin problemas posteriormente.

- **Vallas:**

Son muy usadas cuando se manipulan mercancías peligrosas. Se utilizan para acotar zonas de trabajo o depósito.



13. LAS NORMAS DE CONTRATACIÓN DE PUERTOS DEL ESTADO Y AUTORIDADES PORTUARIAS

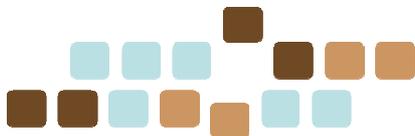
Podrán ser titulares de licencias las personas físicas o jurídicas, españolas, de otros países de la Unión Europea o de terceros países, condicionadas estas últimas a la prueba de reciprocidad, salvo en los supuestos en que los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio no exija dicho requisito, que tengan plena capacidad de obrar; no estén incursas en causa de incompatibilidad y acrediten, en los términos previstos en el pliego regulador del servicio, el cumplimiento de los siguientes requisitos:



- a) Solvencia económica, técnica y profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes del servicio, que se determine en el pliego regulador de cada servicio.
- b) Estar al corriente del cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.
- c) Cumplimiento de las condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio, de acuerdo con lo previsto en esta ley y demás normativa aplicable.

Las condiciones de acceso a la prestación que se fijen en los pliegos deberán ser transparentes, no discriminatorias, objetivas, adecuadas y proporcionadas, y deberán garantizar los siguientes objetivos:

- a) La adecuada prestación del servicio de acuerdo con los requisitos técnicos, ambientales, de seguridad y calidad que se establezcan.
- b) El desarrollo de la planificación portuaria.
- c) El comportamiento competitivo de los operadores del servicio.



- d) La protección de los usuarios.
- e) La protección de los intereses de la Autoridad Portuaria y de la seguridad pública.

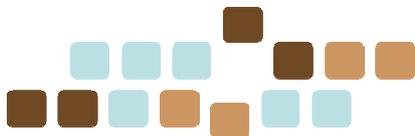
Entre los requisitos técnicos para la prestación del servicio se incluirán medios humanos y materiales suficientes que, permitiendo desarrollar las operaciones unitarias habituales, tanto las más simples como las más complejas, en condiciones de seguridad, calidad, continuidad y regularidad en función de las características de la demanda, no impidan la competencia entre operadores.

La prestación de servicios básicos se regirá por el sistema de libre concurrencia, salvo lo establecido en el apartado siguiente.

La Autoridad Portuaria, de oficio, podrá limitar en cada puerto que gestione el número de prestadores de cada servicio por razones objetivas derivadas de la disponibilidad de espacios, de la capacidad de las instalaciones, de la seguridad o de normas medioambientales. En los servicios al pasaje y de manipulación y transporte de mercancías, las anteriores limitaciones podrán aplicarse por tipo de tráfico o carga.

El acuerdo de limitación, que incluirá la determinación del número de prestadores, se adoptará por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, previa consulta al Comité de Servicios Portuarios Básicos e informe de Puertos del Estado, y podrá afectar a toda la zona de servicio del puerto o a una parte de la misma. La determinación del número de prestadores deberá realizarse considerando el mayor número posible de prestadores que permitan las circunstancias. El acuerdo de limitación se publicará en el "Boletín Oficial del Estado".

Cuando la causa de la limitación sea la seguridad marítima, Puertos del Estado solicitará informe a la Dirección General de la Marina Mercante, que tendrá carácter vinculante, y se entenderá en sentido favorable si transcurre el plazo de 15 días sin que sea emitido de forma expresa.

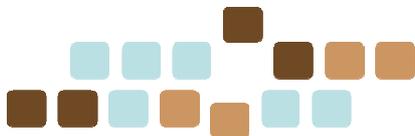


En el plan de utilización de los espacios portuarios previsto en la ley se podrá determinar el tipo de actividades comerciales y de servicios portuarios que puedan realizarse en la totalidad de la zona de servicio del puerto o en parte de la misma, en particular el tipo de tráfico y las categorías de carga que podrán manipularse en el puerto y la asignación de espacio o capacidad de infraestructura a tales actividades, sin que ello constituya limitación del número de prestadores del servicio.

Con el objeto de favorecer las medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de servicios portuarios, para los tipos de tráfico y categoría de cargas que puedan manipularse en un puerto, en el plan de utilización se asignará espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización.

13.1. Pliegos reguladores y prescripciones particulares de los servicios básicos:

Puertos del Estado aprobará para el conjunto de los puertos de interés general los pliegos reguladores de cada servicio, previa audiencia de las organizaciones y asociaciones más representativas reconocidas por la ley cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego e informe de las Autoridades Portuarias y de los servicios jurídicos de Puertos del Estado. Dichos pliegos establecerán las condiciones generales de acceso, las obligaciones de servicio público a cargo de los prestadores y criterios de cuantificación de los costes de las mismas, los criterios generales para la consideración de una inversión como significativa, así como el estatuto jurídico de los derechos y deberes que se incorporarán a las licencias, con arreglo a lo dispuesto en esta ley y en las disposiciones que, en su caso, la desarrollen.



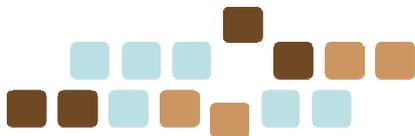
Los pliegos reguladores del servicio deberán ser publicados en el "Boletín Oficial del Estado". Los acuerdos de aprobación y modificación de las prescripciones particulares deberán ser anunciados en dicho Boletín Oficial y publicados por las Autoridades Portuarias en formato físico y electrónico del modo que reglamentariamente se determine.

13.2. Registros de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios Básicos:

Se crea en cada Autoridad Portuaria un Registro de empresas prestadoras de servicios portuarios básicos en los puertos que gestiona, que tendrá carácter público. En este registro se inscribirán los prestadores de servicios autorizados. La inscripción, se practicará de oficio por la Autoridad Portuaria tras la notificación del título habilitante.

Se crea en Puertos del Estado el Registro General de empresas prestadoras de servicios portuarios básicos, que tendrá carácter público y se dividirá por secciones, una por cada servicio básico que se preste. En este registro se inscribirá a todos los prestadores de servicios básicos. Dicha inscripción se practicará de oficio por Puertos del Estado, debiendo cada Autoridad Portuaria suministrarle información sobre las licencias otorgadas.

El Registro General y los Registros de cada Autoridad Portuaria de empresas prestadoras de servicios portuarios básicos, se regularán por orden del Ministerio de Fomento. Estos registros deberán contener los datos necesarios para que Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias puedan ejercer las funciones de regulación y control que tengan atribuidas.



14. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN Y DE SERVICIOS DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL

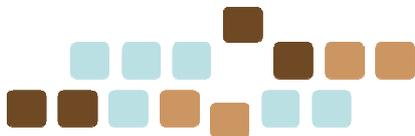
14.1. Libertad tarifaria

- Las Autoridades Portuarias establecerán libremente las tarifas en aquellos servicios comerciales que presten en concurrencia con la iniciativa privada, con los límites que se deriven de la obligación de evitar prácticas abusivas, así como actuaciones discriminatorias y otras análogas. Estas tarifas no podrán ser inferiores al coste del servicio.
- Las tarifas por servicios prestados por el sector privado se fijarán libremente, sin perjuicio de las tarifas máximas que en los servicios portuarios básicos puedan establecer las Autoridades Portuarias.
- El Ministerio de Fomento velará por asegurar la máxima autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias en esta materia.



14.2. Ámbito de aplicación

- Son tasas portuarias, aquéllas exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación de servicios no comerciales por las Autoridades Portuarias.
- Las tasas a las que se refiere el apartado anterior son las siguientes:



a) Por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario:

- 1.^a Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.
- 2.^a Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias.
- 3.^a Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

b) Por la prestación de servicios no comerciales por las Autoridades Portuarias:

- 1.^a Tasa por servicios generales.
- 2.^a Tasa por servicio de señalización marítima.

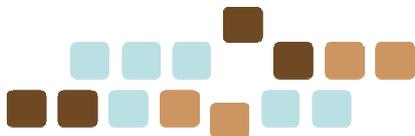
14.3. Régimen jurídico

Las tasas portuarias se regirán por lo dispuesto en la Ley 48/03 y, en lo no previsto en la misma, por la Ley de Tasas y Precios Públicos, la Ley General Tributaria y las normas reglamentarias dictadas en desarrollo de las mismas.

14.4. Reglas generales

A las tasas reguladas resultan de la aplicación las siguientes reglas generales:

a) Las tasas portuarias responderán necesariamente a los objetivos de coordinación del sistema de transporte de interés general que el Gobierno



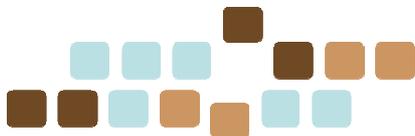
establezca y al principio de autosuficiencia del sistema portuario, de forma que la suma de los productos de las mismas y de los demás recursos económicos del sistema portuario cubra los gastos de explotación y los gastos financieros, las cargas fiscales, la depreciación de sus bienes e instalaciones y un resultado razonable que permita hacer frente al coste de las nuevas inversiones y a la devolución de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

El objetivo de rentabilidad para el conjunto del sistema portuario se fijará por ley y podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, en función de criterios de política de transporte, de la previsible evolución de la demanda y de las necesidades inversoras del sistema.

b) El importe estimado de las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario se fijará tomando como referencia el valor de mercado del dominio público ocupado correspondiente o el de la utilidad derivada de aquélla y, en particular:

1.º En las tasas por ocupación privativa del dominio público portuario y por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios se tomará como referencia el valor de mercado del dominio público ocupado o el de la utilidad que represente en cada Autoridad Portuaria.

2.º En las tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias la cuota tributaria será la misma para los usuarios de cualquier puerto de interés general. Su importe se fijará tomando en consideración los costes directos e indirectos asociados a la dotación y mantenimiento de las infraestructuras portuarias en el conjunto de los puertos de interés general, incluyendo los de estructura que se le imputen, los



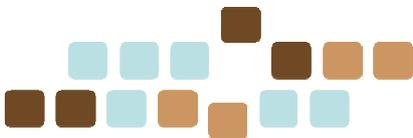
financieros, los de amortización del inmovilizado y los necesarios para garantizar su adecuado desarrollo en función de las necesidades y requerimientos de la demanda.

Los coeficientes correctores a la cuota de estas tasas establecidos garantizarán el nivel de autofinanciación individual de cada Autoridad Portuaria, así como el ajuste de sus ingresos a las desviaciones de sus estructuras de costes asociadas a las infraestructuras portuarias, respecto de la media del sistema portuario.

c) El importe de las tasas por servicios no comerciales prestados por las Autoridades Portuarias no podrá exceder, en su conjunto, del coste real o previsible de los servicios o, en su defecto, del valor de la prestación recibida.

Para la determinación de dicho importe se tomarán en consideración los costes directos e indirectos, incluyendo los de estructura que se le imputen y los de carácter financiero, amortización del inmovilizado y, en su caso, los necesarios para garantizar el mantenimiento y un desarrollo razonable del servicio o actividad por cuya prestación o realización se exige la tasa. A estos efectos:

1. ° El importe de la tasa por servicios generales se fijará en cada Autoridad Portuaria atendiendo a los costes que soporten.
2. ° El importe de la tasa por servicio de señalización marítima se fijará para todo el sistema portuario de interés general, considerando los costes directos e indirectos asociados a la dotación y adecuado mantenimiento del conjunto de ayudas a la navegación marítima en el litoral marítimo español, excluidas las que sirven de aproximación y acceso a los puertos y su balizamiento.

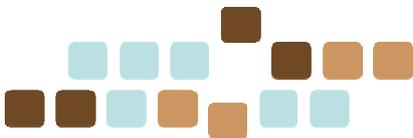


d) Con objeto de promover la competencia entre puertos, mejorar su competitividad, incrementar la inversión privada en infraestructuras, potenciar el papel de España como plataforma logística internacional, fomentar la intermodalidad, reforzar la captación y consolidación de tráficos, atender a las especiales condiciones de alejamiento e insularidad, incentivar mejores prácticas medioambientales e incrementar la calidad en la prestación de los servicios, se establecerán bonificaciones en las correspondientes tasas, en los supuestos y con los límites previstos por la ley.

e) Puertos del Estado, previa audiencia a las Autoridades Portuarias, aprobará los criterios analíticos de imputación de los costes directos e indirectos, incluyendo los de estructura, correspondientes a las tasas, conforme a lo establecido en esta ley.

f) Sólo podrán modificarse mediante ley el número e identidad de los elementos y criterios de cuantificación con arreglo a los cuales se determinan las cuotas y tipos exigibles.

La modificación de las cuantías fijas resultantes de la aplicación de los elementos de cuantificación de las tasas portuarias podrá efectuarse mediante orden ministerial, en función del objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario, tomando en consideración las necesidades de inversión, el nivel de endeudamiento, la evolución de los costes, la eficiencia en la gestión y la evolución de la demanda. Toda propuesta de modificación de las cuantías de una tasa deberá incluir, entre los antecedentes y estudios previos para su elaboración, una memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y sobre la justificación de la cuantía de la tasa propuesta. La memoria económico-financiera será elaborada por Puertos del Estado y su omisión determinará la nulidad de pleno derecho de la orden ministerial que determine las cuantías de la tasa.



g) En los casos en que esta ley establezca que la cuantía de la tasa se determine en régimen de estimación simplificada, su repercusión, cuando proceda, deberá llevarse a cabo por los sujetos pasivos por el importe que corresponda a la misma en dicho régimen.

h) El sustituto podrá exigir del contribuyente el importe pagado por la tasa conforme a lo dispuesto en la Ley General Tributaria.

i) A efectos de la determinación y aplicación de las tasas reguladas por la ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1.^a Arqueo bruto (GT): es el que como tal figura en el Certificado Internacional de Arqueo de Buques (1969).

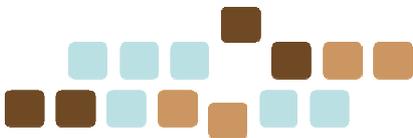
2.^a Embarque de mercancías: operación de intercambio del modo terrestre al marítimo que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía terrestre y salida de éstas o sus productos derivados por vía marítima.

3.^a Desembarque de mercancías: operación de intercambio del modo marítimo al terrestre que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía marítima y salida de éstas o sus productos derivados por vía terrestre.



4.^a Transbordo de mercancías: operación de transferencia directa de mercancías de un buque a otro, sin depositarse en los muelles y con presencia simultánea de ambos buques durante la operación.

5.^a Tránsito marítimo: operación de transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo marítimo en que éstas son



descargadas de un buque al muelle, y posteriormente vuelven a ser cargadas en otro buque, o en el mismo en distinta escala, sin haber salido de la zona de servicio del puerto.

6.^a Tránsito terrestre: operación de transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo terrestre, en que su entrada y salida de la zona de servicio del puerto es por vía terrestre.

7.^a Pasajero de crucero turístico en embarque o desembarque: son los pasajeros de un buque calificado y autorizado como crucero turístico que inician o finalizan su viaje en ese puerto.

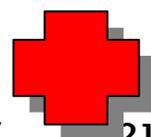
8.^a Pasajero de crucero turístico en tránsito: son los pasajeros de un buque calificado y autorizado como crucero que inician o finalizan su viaje en otro puerto.

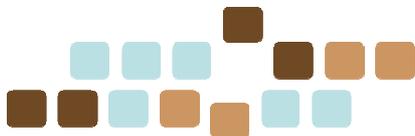
14.5. Exenciones

1. Estarán exentos del pago de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario:

a) Los órganos y entidades de las Administraciones públicas que lleven a cabo en el ámbito portuario o marítimo actividades de vigilancia, inspección, investigación y protección del medio ambiente marino y costero, de protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, seguridad pública y control de pasajeros, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y aquéllas relacionadas con la defensa nacional.

b) La Cruz Roja Española del Mar respecto a las actividades propias que tiene encomendada esta institución, y otras entidades de carácter humanitario, sin fines lucrativos y





legalmente constituidas, cuya actividad esté directamente vinculada con la atención a tripulantes y pasajeros, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria que será otorgada cuando concurren estos requisitos.

2. Estarán exentos de la tasa por aprovechamiento especial en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios y de la tasa por servicios generales:

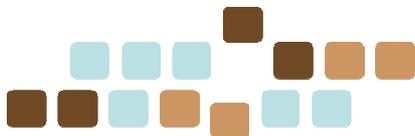
a) Los órganos y entidades de las Administraciones Públicas, respecto de las actividades a que se refiere el párrafo a) del apartado anterior y, en general, de actividades de interés social y cultural.

b) La Cruz Roja del Mar y otras entidades de carácter humanitario, respecto de las actividades a que se refiere el párrafo b) del apartado anterior, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria que será otorgada cuando concurren estos requisitos.

c) Las corporaciones de derecho público y entidades sin fines lucrativos para aquellas actividades que se encuentren directamente vinculadas con la actividad portuaria y que sean de interés educativo, investigador, cultural, social o deportivo previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria, que será otorgada cuando concurren estos requisitos.

3. Estarán exentos del pago de las correspondientes tasas por utilización especial de instalaciones portuarias y de la tasa por servicio de señalización marítima:

a) Los buques de Estado, los buques y aeronaves afectados al servicio de la defensa nacional y, cuando exista régimen de reciprocidad, los de los ejércitos de países integrados con España en asociaciones o alianzas militares de carácter internacional, así como sus tropas y216



efectos militares, y los de otros países que no realicen operaciones comerciales y cuya visita tenga carácter oficial o de arribada forzosa, certificada por la autoridad competente.

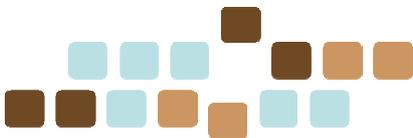
b) Las embarcaciones y material al servicio de las Autoridades Portuarias y las de las Administraciones públicas dedicadas al servicio del puerto y a las actividades de vigilancia, inspección, investigación y protección del medio ambiente marino y costero, protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y, en general, a misiones oficiales de su competencia. Asimismo, cuando exista régimen de reciprocidad, las embarcaciones y material de las Administraciones de otros Estados dedicados a las mismas actividades.

c) Las embarcaciones y material de la Cruz Roja Española del Mar dedicadas a las labores que tiene encomendadas esta institución, así como las mercancías de carácter humanitario enviadas a zonas o regiones en crisis o de emergencia, realizadas por organismos de carácter humanitario o social, sin fines lucrativos y legalmente constituidos, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria que será otorgada cuando concurren estos requisitos.

14.6. Gestión, revisión y garantías de cobro de las tasas



1. La gestión, liquidación y recaudación de las tasas se efectuará por las Autoridades Portuarias, pudiendo utilizar para la efectividad del cobro de las mismas las garantías constituidas al efecto y, en su caso, la vía de apremio cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, o previa celebración del oportuno convenio de la



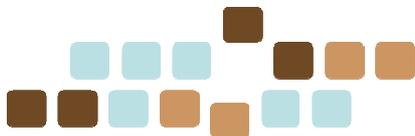
gestión recaudatoria, por los órganos de recaudación de las Administraciones de las comunidades autónomas, de las entidades que integran la Administración local o de otras Administraciones públicas territoriales.

De conformidad con el artículo 23 de la Ley 8/89, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, los sujetos pasivos estarán obligados a practicar operaciones de autoliquidación tributaria cuando así se prevea reglamentariamente.

2. En la gestión y revisión de los actos de aplicación de las tasas se aplicarán los principios y procedimientos de la Ley General Tributaria y disposiciones de desarrollo en cuanto no se opongan a lo previsto en la ley.

3. El impago de cualquiera de las tasas previstas podrá motivar, previo apercibimiento al interesado y en tanto no regularice su deuda tributaria, la prohibición o pérdida del derecho a la utilización o aprovechamiento especial de las instalaciones portuarias, previa comunicación al Capitán Marítimo si afectase a la navegación, la suspensión de la actividad y, en su caso, la extinción del título administrativo correspondiente, de acuerdo con lo previsto en la ley.

A estos efectos, se entenderá que se ha producido impago de las tasas cuando no se efectúe el ingreso de la deuda tributaria en período voluntario.

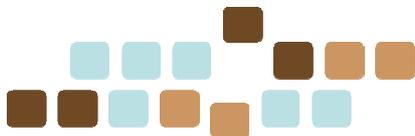


14.7. Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario.

1. La ocupación del dominio público portuario, en virtud de una concesión o autorización, devengará la correspondiente tasa a favor de la Autoridad Portuaria.
2. Son sujetos pasivos contribuyentes de la tasa, según proceda, el concesionario o el titular de la autorización.
3. La base imponible de la tasa será el valor del bien, que se determinará de la forma siguiente:

a) Ocupación de terrenos. Será el valor de los terrenos, que se determinará sobre la base de criterios de mercado. A tal efecto, la zona de servicio se dividirá en áreas funcionales, asignando a los terrenos incluidos en cada una de ellas un valor por referencia a otros terrenos del término municipal o de los términos municipales próximos, con similares usos a cada área, en particular los calificados como de uso comercial, industrial o logístico y para la misma o similar actividad, tomando en consideración el aprovechamiento que les corresponda. Además, en el caso de áreas funcionales destinadas a terminales y otras instalaciones de manipulación de mercancías se tomará también en consideración el valor de superficies portuarias que pudieran ser alternativas para los tráficós de dicho puerto.

Además de ese valor de referencia, en la valoración final de los terrenos de cada área deberá tenerse en cuenta el grado de urbanización general de la zona, la conexión con los diferentes modos e infraestructuras de transporte, su accesibilidad marítima y terrestre y su localización y proximidad a las infraestructuras portuarias, en particular, a las instalaciones de atraque y áreas abrigadas.



b) Ocupación de las aguas del puerto. Será el valor de los espacios de agua incluidos en cada una de las áreas funcionales en que se divida la zona de servicio del puerto, que se determinará por referencia al valor de los terrenos de las áreas de la zona de servicio con similar finalidad o uso o, en su caso, al de los terrenos más próximos. En la valoración deberá tenerse en cuenta las condiciones de abrigo, profundidad y localización de las aguas, sin que pueda exceder del valor de los terrenos de referencia.

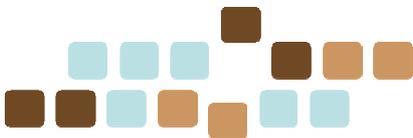
No obstante, cuando el espacio de agua se otorgue en concesión para su relleno, el valor de la misma será el asignado a los terrenos de similar utilidad que se encuentren más próximos.

c) Ocupación de obras e instalaciones. Estará constituida por los siguientes conceptos:

1.º El valor de los terrenos y de las aguas ocupados.

2.º El valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones, incluidas la urbanización interna y la pavimentación de la parcela en concesión, en el momento de otorgamiento de las mismas, calculado sobre la base de criterios de mercado, y el valor de su depreciación anual. Estos valores, que serán aprobados por la Autoridad Portuaria, permanecerán constantes durante el período concesional, y no será de aplicación la actualización anual prevista en el apartado 6 (que se desarrolla mas adelante).

Los criterios para el cálculo del valor de las obras e instalaciones y del valor de su depreciación se aprobarán por el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado.



d) Cuando la ocupación del dominio público portuario incluya un uso consuntivo del mismo, el valor de este uso será el de los materiales consumidos a precio de mercado.

4. El tipo de gravamen anual aplicado a la base imponible será el siguiente:

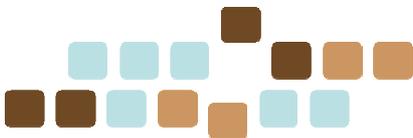
a) En el supuesto de ocupación de terrenos y de aguas del puerto:

1.º En áreas destinadas a usos portuarios relacionados con el intercambio entre modos de transporte, a los relativos al desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el cinco por ciento.

2.º En áreas destinadas a actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el seis por ciento.

3.º En áreas destinadas a usos no portuarios: el siete por ciento.
Respecto del espacio de agua para relleno: el 2,5 por ciento del valor de la base mientras el concesionario efectúa las obras de relleno en el plazo fijado en la concesión. Finalizado este plazo, el tipo será del cinco por ciento.

b) En el caso de ocupación del vuelo o subsuelo de terrenos o espacios sumergidos: el 2,5 por ciento del valor de la base imponible que corresponda a los respectivos terrenos o aguas, salvo que su uso impida la utilización de la superficie, en cuyo caso el tipo de gravamen será el que corresponda de acuerdo con lo previsto en el párrafo anterior.



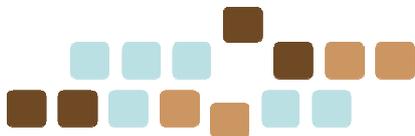
c) En el caso de ocupación de obras e instalaciones:

1.º En áreas destinadas a usos portuarios relacionados con el intercambio entre modos de transporte, a los relativos al desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el cinco por ciento de los valores de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada. En el caso de lonjas pesqueras, el tipo de gravamen aplicable a la obra o instalación será del 3,5 por ciento.

2.º En áreas destinadas a actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el seis por ciento de los valores de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

3.º En áreas destinadas a usos no portuarios: el siete por ciento de los valores de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

d) En el supuesto de uso consuntivo: el 100 por ciento del valor de los materiales consumidos.

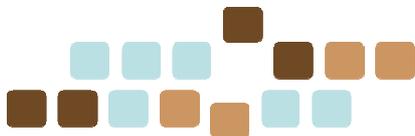


5. Para la determinación del valor de los terrenos y de las aguas del puerto, el Ministro de Fomento aprobará, a propuesta de cada Autoridad Portuaria, la correspondiente valoración de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a la señalización marítima, cuya gestión se atribuye a cada Autoridad Portuaria, de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- a) Elaboración por la Autoridad Portuaria de la valoración de terrenos y aguas del puerto que deberá incluir, entre los antecedentes y estudios necesarios, una memoria económico financiera.
- b) Información pública durante un plazo no inferior a 20 días, que será anunciada en el boletín oficial de la comunidad autónoma respectiva.
- c) Remisión del expediente a Puertos del Estado, quien solicitará informe del Ministerio de Hacienda, que deberá ser emitido en un plazo no superior a un mes.
- d) Emisión de informe por Puertos del Estado, que lo elevará, junto al expediente, al Ministerio de Fomento.

La orden de aprobación de la correspondiente valoración será publicada en el "Boletín Oficial del Estado". Los valores contenidos en la orden no serán susceptibles de recurso autónomo, sin perjuicio de los que procedan contra la notificación individual conjunta de dicho valor y de la nueva cuantía de la tasa a los concesionarios y titulares de autorizaciones.

Tales valoraciones, que se actualizarán el 1 de enero de cada año en una proporción equivalente al 85 por ciento de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (I.P.C.) en el mes de octubre, podrán revisarse para la totalidad de la zona de servicio y de los terrenos afectados a la señalización marítima cada cinco años y, en todo caso, deberán

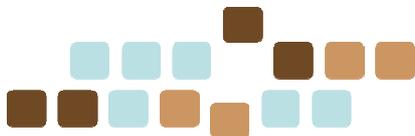


revisarse cada 10 años. Asimismo, deberán revisarse cuando se apruebe o modifique el plan de utilización de los espacios portuarios, en la parte de la zona de servicio que se encuentre afectada por dicha modificación o cuando se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a su valor. La actualización del valor de los terrenos y aguas del puerto no afectará a las concesiones y autorizaciones otorgadas, sin perjuicio de la actualización de la cuantía de la tasa conforme a lo previsto en el apartado siguiente.

6. La Autoridad Portuaria reflejará en las condiciones de la concesión o autorización la cuantía de la tasa, que será actualizada anualmente, en lo que respecta a la ocupación de terrenos y aguas, en una proporción equivalente al 85 por ciento de la variación interanual experimentada por el índice general de precios al consumo para el conjunto nacional total (I.P.C.) en el mes de octubre.

La actualización será efectiva a partir del día 1 de enero. Esta actualización será incompatible y prevalecerá frente a cualquier otra que pueda establecerse, con carácter general, en la Ley de Presupuestos Generales para todas las tasas estatales.

La cuantía de la tasa en las concesiones será, además, revisada de acuerdo con las nuevas valoraciones que sean aprobadas por el Ministro de Fomento de conformidad con lo establecido en el apartado anterior. No obstante, la cuantía de la tasa de aquellas concesiones a las que se refiere el artículo 98.2 de la ley no se modificará hasta que se produzca la revisión de las condiciones, sin perjuicio de la actualización por el I.P.C.



Como consecuencia de las revisiones que se produzcan durante el período de vigencia de la concesión, el importe de la tasa no podrá incrementarse en más de un 20 por ciento, cada quince años, de la cuantía fijada en el título administrativo o, en su caso, de la establecida en una revisión anterior, debidamente actualizada en ambos casos en función del I.P.C.

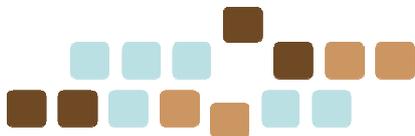
La anterior limitación no será de aplicación a las áreas de la zona de servicio destinadas a usos no portuarios.

7. El devengo de la tasa se producirá a partir de la fecha de notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión o autorización, salvo en los supuestos de concesiones cuyo término inicial se vincule a la fecha de extinción de otra concesión o a la fecha de finalización de obras que ejecuta la Autoridad Portuaria, en cuyo caso el devengo se producirá a partir de estas fechas.

La tasa será exigible por adelantado con las actualizaciones y, en su caso, revisiones que se efectúen, y en los plazos que figuren en las cláusulas de la concesión o autorización, que no podrán ser superiores a un año.

No obstante, la Autoridad Portuaria podrá autorizar pagos a cuenta de la tasa por plazos superiores para financiar la ejecución de obras a cargo de la misma.

8. En el supuesto de que la Autoridad Portuaria convoque concursos para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener, entre los criterios para su resolución el de que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria,



no estarán sometidas al régimen de actualización previsto en el apartado 6 (ya desarrollado).

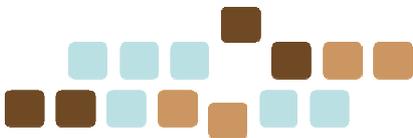
9. La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones en los siguientes supuestos:

a) Cuando los sujetos pasivos realicen inversiones en obras de relleno, consolidación o mejora de terrenos. La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión realizada, de conformidad con la escala que se establezca reglamentariamente, atendiendo al tipo de obra y coste de la misma, y no podrá exceder del 50 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de las aguas del puerto o, en su caso, de los terrenos.

b) Cuando el objeto de la concesión consista en la urbanización y comercialización de zonas de almacenaje y de actividades logísticas. La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión privada realizada, de conformidad con la escala que se establezca reglamentariamente, atendiendo al tipo de obra y coste de la misma, y no podrá exceder del 40 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos. Esta bonificación no podrá aplicarse durante un período superior al establecido para la finalización de cada fase de urbanización en el título concesional.

c) Cuando el titular de la concesión o autorización sea algún órgano de las Administraciones públicas y el objeto de las mismas sean actividades de interés social y cultural. El importe de esta bonificación será del 50 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.

d) Cuando el titular de la concesión o autorización sea una corporación de derecho público, cuya actividad se encuentre226



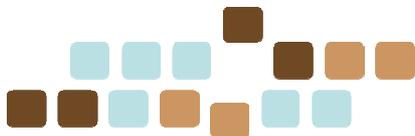
directamente vinculada con la actividad portuaria. El importe de esta bonificación será del 50 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.

e) Cuando el titular de la concesión sea un club náutico u otro deportivo y el objeto de la concesión sea la realización de actividades náuticas, el importe de esta bonificación será del 30 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos.

f) Con el objeto de incentivar mejores prácticas medioambientales, cuando el concesionario de una terminal de manipulación de mercancías acredite la implantación de sistemas de gestión y auditoría ambientales debidamente homologados. La cuantía de la bonificación se determinará de conformidad con la escala que se establezca reglamentariamente, atendiendo a las inversiones realizadas y medidas de protección ambiental establecidas, y no podrá exceder del 10 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de los terrenos o, en su caso, de las aguas del puerto.

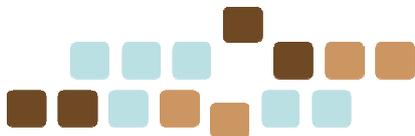
g) Con el objeto de incrementar la calidad en la prestación de los servicios, cuando el concesionario de una terminal de manipulación de mercancías o de una estación marítima tenga en vigor una certificación de servicios emitida por una entidad acreditada conforme a la Norma UNE-EN 45011, o aquella que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión de certificados cumpla los requisitos de la misma. El importe de esta bonificación no podrá exceder del cinco por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de los terrenos o, en su caso, de las aguas del puerto.

Por orden ministerial y a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, podrán concretarse las condiciones, escalas y criterios necesarios para la aplicación de las 227



bonificaciones previstas en los anteriores supuestos, partiendo de los elementos esenciales contenidos en los mismos.

Asimismo, el Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias y organizaciones representativas de los correspondientes prestadores y usuarios de servicios a nivel nacional, aprobará los manuales de servicio que especifiquen los compromisos de calidad de los servicios que sirven de base para su homologación-certificación y su mejora continua, así como los sistemas de control y verificación de su cumplimiento. Dichos manuales de servicio podrán ser desarrollados en cada puerto a través de manuales específicos, aprobados por la Autoridad Portuaria y validados por Puertos del Estado una vez comprobado que se ajustan a los compromisos mínimos de calidad y de sistemas de control adoptados para el conjunto del sistema portuario.

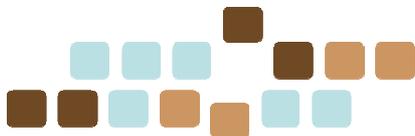


14.8. Coeficientes correctores.

Para potenciar la competitividad de los puertos, garantizar el nivel de autofinanciación de cada Autoridad Portuaria y favorecer el ajuste de sus ingresos a las desviaciones de su estructura de costes asociada a las infraestructuras portuarias, respecto de la media del sistema portuario, cada Autoridad Portuaria, en función de su rentabilidad de explotación, aplicará anualmente a las cuotas de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía un coeficiente corrector idéntico para todas ellas entre 0,85 y 1,15, de acuerdo con los siguientes criterios:

- a. Entre uno y 0,85 cuando la media de la rentabilidad anual de la Autoridad Portuaria en los dos últimos ejercicios supere el 7 %.
- b. Entre uno y 0,90 cuando dicha media supere el 6 % y no sea superior al 7 %.
- c. Entre uno y 0,95 cuando dicha media supere el 5 % y no sea superior al 6 %.
- d. Entre 0,95 y 1,05 cuando dicha media esté entre el 2 % y el 5 %.
- e. Entre uno y 1,05 cuando dicha media sea inferior al 2 % y no sea inferior al uno %.
- f. Entre uno y 1,10 cuando dicha media sea inferior al 1 % y no sea inferior al cero %.
- g. Entre uno y 1,15 cuando dicha media sea negativa.

A estos efectos, se entenderá por rentabilidad de explotación anual el cociente entre los resultados de explotación más el importe de los resultados de otros ejercicios de la cuenta de pérdidas y ganancias, y el inmovilizado neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso. La



incorporación de un nuevo activo se prorrateará durante cinco años desde la fecha de adquisición, si se trata de terrenos, y durante 10 años desde la firma del acta de recepción provisional, si es una infraestructura portuaria básica: dique de abrigo y acceso marítimo. Como estimación del inmovilizado neto medio del ejercicio deberá tomarse la media aritmética de los valores netos a 1 de enero y a 31 de diciembre.

Estos coeficientes se aprobarán por los Consejos de Administración de cada Autoridad Portuaria, conforme a lo acordado en el correspondiente plan de empresa teniendo en cuenta, entre otros criterios, las necesidades de inversión, el nivel de endeudamiento, la mejora en la eficiencia, la previsible evolución de la demanda y el objetivo anual de rentabilidad definido para cada Autoridad Portuaria.

14.9. Bonificaciones.

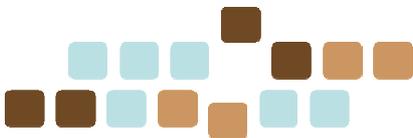
1. Para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma crucerista y logística a nivel internacional. Con el objeto de adecuar los puertos españoles a las condiciones de competencia internacional de los tráficos marítimos en cada momento, se aplicarán las siguientes bonificaciones:

a. A la cuota de la tasa del buque:

a.1. A los buques de crucero turístico cuyo puerto anterior o posterior al de escala sea un puerto perteneciente a la Unión Europea: 20 %.

a.2. A los buques de crucero turístico cuyo puerto anterior y posterior al de escala sea un puerto perteneciente a la Unión Europea: 30 %.

a.3. A los buques de crucero turístico cuando realicen una escala en un puerto considerado como puerto base: 20 %.



a.4. A los buques pertenecientes a una misma compañía de cruceros cuando en conjunto realicen en un puerto al menos 12 escalas como puerto base: 30 %.

Las bonificaciones a las que se refieren los apartados a.1 y a.2 son incompatibles entre sí.

Asimismo serán incompatibles entre sí las bonificaciones previstas en los apartados a.3 y a.4.

b. A la cuota de la tasa de la mercancía:

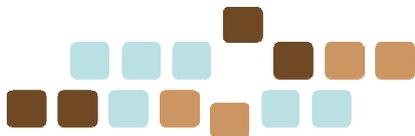
b.1. A las mercancías en tránsito marítimo internacional: hasta el 70 %.

b.2. 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 sean transportadas en el buque en elementos no rodantes: hasta el 40 %.

Los parámetros o elementos de cuantificación de esta bonificación en relación con el sujeto pasivo son los siguientes:

1. Tipo de tráfico aportado.
2. Volumen de tráfico aportado con evaluación anual en unidades de carga, en número de vehículos o en toneladas de mercancía.

Por orden ministerial y a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, se concretarán las condiciones y escalas necesarias para la aplicación de estas bonificaciones, partiendo de los anteriores elementos esenciales. Asimismo, se definirán las condiciones para ser considerado puerto base de cruceros y compañía de cruceros.



2. Para potenciar la intermodalidad. Con el objeto de fomentar la integración de los puertos en las cadenas logísticas nacionales e internacionales y potenciar el cabotaje comunitario, se aplicarán las siguientes bonificaciones:

a. A la cuota de la tasa del buque:

a.1. A los buques que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea: 20 %.

a.2. A los buques tipo ro-ro que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea: 50 %.

Esta bonificación es incompatible con la definida en la letra anterior.

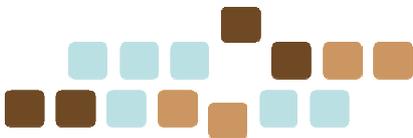
b. A la cuota de la tasa del pasaje: a los pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje transportados en buques que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea: 20 %.

c. A la cuota de la tasa de la mercancía:

c.1. A las mercancías con origen en la Unión Europea que se embarquen o desembarquen: 10 %.

c.2. A las mercancías con origen y destino en la Unión Europea, que se embarquen o desembarquen, transportadas en buques que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea: 20 %.

c.3. A las mercancías con origen y destino en la Unión Europea, que se embarquen o desembarquen, transportadas en elementos de transporte rodante en buques tipo ro-ro que presten un servicio regular entre puertos de la Unión Europea: 40 %.



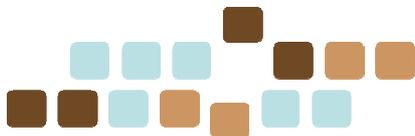
c.4. A las mercancías, que se embarquen o desembarquen, que entren o salgan de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario: 20 %.

Las bonificaciones c.1, c.2 y c.3 son incompatibles entre sí.

A estos efectos, se entiende por servicio regular entre puertos de la Unión Europea el que se presta por una empresa naviera o por una agrupación de empresas navieras con acuerdos de explotación compartida, a un determinado tipo de tráfico, cuyo itinerario discurre exclusivamente entre puertos de países de la Unión Europea, y con una frecuencia de al menos 24 escalas al año en un mismo puerto.

3. Para potenciar la captación y consolidación de tráficos en cada puerto. Cada Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones singulares sobre la cuota líquida correspondiente a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía. Se entiende por cuota líquida la resultante de aplicar sobre la cuota íntegra las restantes bonificaciones previstas en esta Ley. Los requisitos para su práctica son los siguientes:

- a. Sólo podrán gozar de estas bonificaciones los sujetos pasivos con compromisos de tráficos relevantes aprobados en el correspondiente convenio con la Autoridad Portuaria, así como los tráficos considerados en los planes de empresa aprobados para cada Autoridad Portuaria como tráficos sensibles para la economía nacional o regional, o que tengan la condición de prioritarios o estratégicos, de forma que puedan articularse acciones comerciales adecuadas a determinados tipos de tráfico y operaciones en colaboración con el sector privado, y su adaptación a las condiciones de mercado.
- b. Los parámetros o elementos de cuantificación en relación con el sujeto pasivo son los siguientes:



1. Tipo de tráfico aportado.
 2. Volumen de tráfico aportado y su evolución anual medido en unidades de GT, número de escalas, número de pasajeros, toneladas de mercancías, contenedores y vehículos.
- c. El importe de la bonificación no podrá superar el 40 % de la cuota líquida de la tasa correspondiente.
- d. El plan de empresa de cada Autoridad Portuaria fijará un límite conjunto para el importe total de las bonificaciones reguladas en el presente apartado, teniendo en cuenta la evolución, características y condicionamientos de la demanda, las características del mercado a nivel internacional y el nivel de rentabilidad de la Autoridad Portuaria, en función de las necesidades de generación de recursos. Dicho límite consistirá en un porcentaje sobre la recaudación media conjunta por las tasas al buque, al pasaje y a la mercancía de los dos últimos ejercicios. Este porcentaje no podrá ser superior a un 10 %.

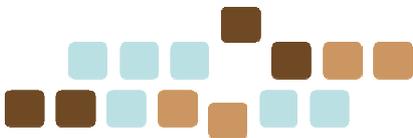
Por orden ministerial y a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, se concretarán las condiciones y escalas necesarias para la aplicación de estas bonificaciones, partiendo de los anteriores elementos esenciales.

4. Por razón de las circunstancias de alejamiento y de insularidad, se aplicarán las siguientes bonificaciones:

a. A la cuota de la tasa del buque:

a.1. A los buques de pasajeros en régimen de transporte y a los buques de mercancías, que presten un servicio entre puertos de las Islas Baleares, de las Islas Canarias, de Ceuta o de Melilla y los de la

Unión Europea: un 50 %.



En los puertos peninsulares sólo será de aplicación esta bonificación cuando más de la mitad de las toneladas de mercancía cargada y descargada corresponda a mercancía que sea embarcada o desembarcada en los puertos insulares, de Ceuta o de Melilla. Esta bonificación no será de aplicación en los puertos insulares, de Ceuta y de Melilla, a aquellos buques en los que más de la mitad de la mercancía cargada y descargada lo sea en régimen de tránsito marítimo o transbordo.

a.2. A los buques de pasajeros en régimen de transporte y a los buques de mercancías, que presten un servicio entre puertos de un mismo archipiélago: un 80 %.

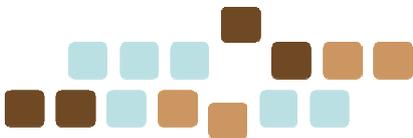
b. A la cuota de la tasa del pasaje:

b.1. A los pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje entre un puerto de las Islas Baleares, de las Islas Canarias, de Ceuta o de Melilla y uno de la Unión Europea: un 60 %.

b.2. A los pasajeros en régimen de transporte y a los vehículos en régimen de pasaje entre puertos de un mismo archipiélago: un 80 %.

c. A la cuota de la tasa de la mercancía se aplicará una de las siguientes bonificaciones, sin perjuicio de la exención prevista para el tránsito marítimo interinsular:

c.1. A las mercancías transportadas en buques que presten un servicio entre puertos de las Islas Baleares, de las Islas Canarias, de Ceuta o de Melilla y los de la Unión Europea: un 40 %. En los puertos peninsulares sólo será de aplicación esta bonificación a la mercancía que tenga origen o destino en los puertos insulares, de Ceuta o de Melilla.



Esta bonificación no será de aplicación en los puertos insulares, de Ceuta y de Melilla, a la mercancía que se encuentre en régimen de tránsito marítimo o transbordo.

c.2. A las mercancías transportadas en buques que presten un servicio entre puertos de un mismo archipiélago: un 80 %.

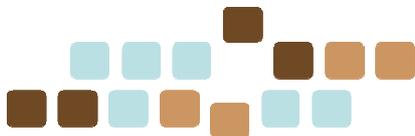
c.3. A los envases, embalajes, contenedores, cisternas u otros recipientes o elementos que tengan o no el carácter de perdidos o efímeros y que se utilicen para contener las mercancías en su transporte, así como a los camiones, a los remolques y semirremolques que, como tales elementos de transporte, se embarquen vacíos en puertos de las Islas Baleares, de las Islas Canarias, de Ceuta o de Melilla con destino a puertos de la Unión Europea: un 70 %.

En los puertos peninsulares será de aplicación esta bonificación a los citados elementos de transporte cuando hayan sido embarcados en los puertos insulares, de Ceuta o de Melilla.

Las bonificaciones por razón de alejamiento e insularidad son incompatibles con las bonificaciones previstas en el apartado 2 de este artículo.

5. Para incentivar mejores prácticas medioambientales, se aplicarán las siguientes bonificaciones a la cuota de la tasa del buque:

1. A los buques que acrediten el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales: un 3 %.
Dicha acreditación podrá realizarse mediante la adscripción de un buque a un convenio específico para la mejora de las prácticas medioambientales, suscrito entre Puertos del Estado y entidades con personalidad jurídica propia que sean representativas en el ámbito



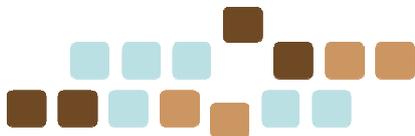
naviero en todo el territorio nacional y que tengan la información y capacidad suficiente para, a través del procedimiento que el propio convenio establezca, coordinar, controlar y verificar por sí mismas, de forma periódica y en todos los puertos de interés general, los buques que cumplan las citadas condiciones.

2. A los buques que acrediten haber entregado desechos líquidos del anejo I de MARPOL 73/78: 20 € por cada tonelada entregada con un importe máximo del 10 % del importe de la cantidad resultante una vez aplicadas todas las restantes bonificaciones.

Por orden ministerial y a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, se determinará el cumplimiento de las condiciones anteriores, así como los criterios necesarios para la aplicación de estas bonificaciones.

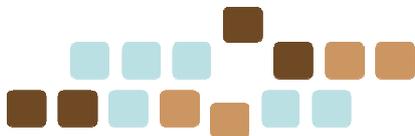
6. Para incrementar la calidad en la prestación de los servicios: cada Autoridad Portuaria establecerá bonificaciones del 3 % a la tasa del buque, cuando la compañía naviera a la que pertenece el buque tenga en vigor una certificación de servicios emitida por una entidad acreditada conforme a la Norma UNE-EN 45011, o aquella que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión de certificados cumpla los requisitos de la misma.

El Ministro de Fomento, a propuesta del Consejo Rector de Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias y organizaciones representativas de los correspondientes prestadores y usuarios de servicios a nivel nacional, aprobará los manuales de servicio que especifiquen los compromisos de calidad de los servicios que sirven de base para su homologación-certificación y su mejora continua, así como los sistemas de control y verificación de su cumplimiento.



Dichos manuales de servicio podrán ser desarrollados en cada puerto a través de manuales específicos, aprobados por la Autoridad Portuaria y validados por Puertos del Estado una vez comprobado que se ajustan a los compromisos mínimos de calidad y de sistemas de control adoptados para el conjunto del sistema portuario.

7. La aplicación a una tasa de más de una bonificación se realizará de forma sucesiva y multiplicativa.

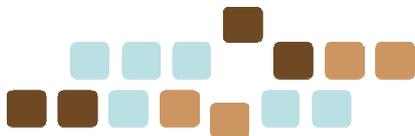


14.10. Tarifas por servicios comerciales prestados por las Autoridad Portuaria.

1. Las Autoridades Portuarias exigirán por los servicios comerciales que presten en régimen de concurrencia el pago de las correspondientes tarifas. Estas tarifas tendrán el carácter de precios privados y deberán contribuir a lograr el objetivo de autofinanciación, evitar prácticas abusivas en relación con los tráficos cautivos, así como actuaciones discriminatorias y otras análogas. Estas tarifas no podrán ser inferiores al coste del servicio y deberán atender al cumplimiento de los objetivos fijados en el plan de empresa.
2. El Consejo de Administración de cada Autoridad Portuaria aprobará libremente sus tarifas, que serán comunicadas a Puertos del Estado. Excepcionalmente, en el marco de los planes de empresa se podrán acordar tarifas inferiores al coste del servicio en tanto subsistan supuestos de subactividad en ausencia de iniciativa privada.
3. Puertos del Estado, oídas las Autoridades Portuarias, aprobará los criterios analíticos de los costes correspondientes a los servicios comerciales.

14.11. Exigibilidad de las tarifas.

1. Las tarifas serán exigibles desde que se solicite la prestación del servicio.
2. El plazo máximo para hacer efectivas las deudas originadas por la aplicación de las tarifas será de 20 días naturales desde la fecha de notificación de las facturas correspondientes. En el supuesto de que el último día del plazo de pago fuera festivo, dicho plazo vencerá en el inmediato hábil posterior.



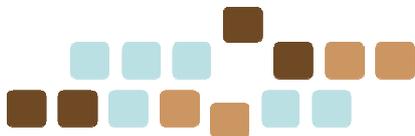
3. Una vez transcurrido el plazo de pago establecido en el presente artículo sin que la deuda haya sido satisfecha, la Autoridad Portuaria certificará por medio del Director dicha circunstancia y lo notificará al obligado al pago. La cantidad adeudada devengará el interés legal del dinero vigente incrementado en cuatro puntos, durante el período en que se haya incurrido en mora. No obstante, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá graduar el devengo de intereses y dispensar su exigencia.

El certificado así emitido tendrá la consideración de título ejecutivo a los efectos de la acción ejecutiva, conforme a lo dispuesto en el artículo 517 de la Ley 1/00, de 2 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

La falta de pago de los intereses devengados durante el período en que se haya incurrido en mora, habilitará igualmente a la Autoridad Portuaria para el ejercicio de la acción ejecutiva en la forma y en el plazo previsto en la presente disposición.

14.12. Exigibilidad de las tarifas.

1. Las tarifas serán exigibles desde que se solicite la prestación del servicio.
2. El plazo máximo para hacer efectivas las deudas originadas por la aplicación de las tarifas será de 20 días naturales desde la fecha de notificación de las facturas correspondientes. En el supuesto de que el último día del plazo de pago fuera festivo, dicho plazo vencerá en el inmediato hábil posterior.
3. Una vez transcurrido el plazo de pago establecido en el presente artículo sin que la deuda haya sido satisfecha, la Autoridad Portuaria certificará por medio del Director dicha circunstancia y lo notificará al obligado al pago. La cantidad adeudada devengará el interés legal del dinero vigente incrementado en cuatro puntos, durante el período en que se haya240



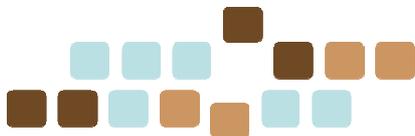
incurrido en mora. No obstante, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá graduar el devengo de intereses y dispensar su exigencia.

El certificado así emitido tendrá la consideración de título ejecutivo a los efectos de la acción ejecutiva, conforme a lo dispuesto en el artículo 517 de la Ley 1/2000, de 2 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

La falta de pago de los intereses devengados durante el período en que se haya incurrido en mora, habilitará igualmente a la Autoridad Portuaria para el ejercicio de la acción ejecutiva en la forma y en el plazo previsto en la presente disposición.

14.13. Reclamación previa a la vía judicial civil.

1. Contra las liquidaciones de tarifas por servicios comerciales prestados por las Autoridades Portuarias procederá la reclamación previa al ejercicio de acciones civiles que deberá interponerse ante el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de que se trate.
2. El plazo para resolver la reclamación será de tres meses desde su interposición. Transcurrido dicho plazo sin haber notificado resolución expresa, podrá entenderse desestimada.
3. La interposición de reclamación previa no suspenderá la obligación de efectuar el pago de la factura en el plazo previsto.

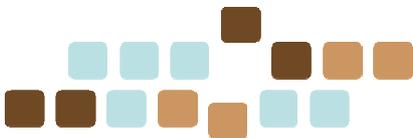


15. RÉGIMEN DE LAS TARIFAS POR SERVICIOS PORTUARIOS PRESTADOS POR LAS AUTORIDADES PORTUARIAS

15.1. Disposiciones generales.

15.1.1. **Objetivos a cubrir.**

1. Los ingresos de las Autoridades Portuarias deberán responder al objetivo de lograr la rentabilidad global del conjunto del sistema portuario y de cada uno de los puertos. A tal fin, la suma de sus productos en el conjunto del sistema y en cada Entidad portuaria deberá cubrir, al menos, los siguientes gastos:
 - a. Los de explotación, conservación y administración propios de las entidades públicas portuarias.
 - b. Las cargas fiscales y, en su caso, los intereses de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.
 - c. La depreciación de sus bienes e instalaciones.
 - d. Un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos, para el conjunto del sistema portuario.
2. Corresponde a Puertos del Estado fijar para cada una de las Autoridades Portuarias tal objetivo, atendiendo a sus propias características y condicionamientos.
3. A estos efectos, la tabla de vida útil y de amortización de los activos será la establecida por Puertos del Estado.



15.1.2. Aceptación de las condiciones de la prestación de servicios.

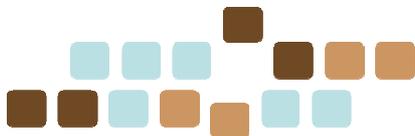
La petición o aceptación del servicio presupone la conformidad del usuario con las condiciones establecidas en la normativa general aplicable y con las particulares para la prestación del mismo, así como con las cuantías de las tarifas aplicables por las Autoridades Portuarias.

15.1.3. Facultades de control sobre las mercancías.

1. La Autoridad Portuaria está facultada para proceder a la comprobación del peso y clase de las mercancías, siendo de cuenta de la misma los gastos directos que se ocasionen como consecuencia de dicha comprobación.

En caso de ocultación de mercancías o de inexactitud en la clase, procedencia o destino de éstas o disminución del peso o número de unidades, en más de un 10 %, se aplicará tarifa doble a todas las partidas de la declaración o manifiesto de la que formen parte, además de la repercusión de los gastos de comprobación y pesaje.

2. Si alguna mercancía, elemento o bien prolongase su almacenaje por encima del tiempo reservado, la Autoridad Portuaria podrá optar por prorrogar la reserva o por dar la orden de remoción. Cuando se produzca una demora superior a setenta y dos horas en el cumplimiento de la orden de remoción la tarifa desde este momento será el quíntuplo de la que con carácter general le correspondería, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria pueda proceder a la remoción por su cuenta, pasando posteriormente el correspondiente cargo y respondiendo en todo caso el valor de las mercancías de los gastos de manipulación, transporte y almacenaje.



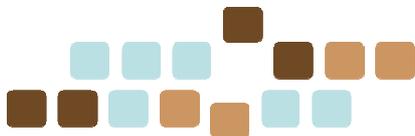
3. El pago de las tarifas en la cuantía establecida no exime al usuario del servicio de su obligación de remover a su cargo la mercancía, elementos o bienes del lugar que se encuentren ocupando si, a juicio de la Dirección constituyen un entorpecimiento para la normal explotación del puerto. La demora en más de setenta y dos horas del cumplimiento de la orden de remoción permitirá a la Autoridad Portuaria aplicar lo establecido en el apartado 2.

15.1.4. Facturación relativa a bienes abandonados o litigiosos.

1. La Autoridad Portuaria suspenderá la facturación de los servicios respecto de las mercancías o vehículos que previamente declare en abandono. En todo caso procederá dicha declaración cuando su posible valor en venta no alcance el importe de la facturación emitida no abonada y a partir de los tres meses de impago; ello sin perjuicio de la competencia de la Administración de Aduanas en la determinación del abandono de mercancías incursas en procedimientos de despacho.

2. Los derechos económicos devengados por mercancías o vehículos incursos en procedimientos legales o administrativos serán exigidos a quienes resulten ser los propietarios o titulares, en los términos de las correspondientes Sentencias o Resoluciones. No se podrá efectuar la retirada de dichas mercancías o elementos sin haber hecho efectiva la liquidación correspondiente.

3. La Autoridad Portuaria reducirá en lo posible la prestación de servicios portuarios y, cuando existan dudas razonables sobre la fiabilidad de su cobro, suspenderá la facturación de dichos servicios respecto de los buques que previamente declare en abandono por morosidad o impago prolongado de las tarifas. En todo caso procederá dicha declaración a partir del momento en que se haga efectiva la



renuncia a la consignación del mismo por parte de su agente consignatario, de acuerdo con el artículo 73.4 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. No obstante, se seguirá anotando la cuantía de los gastos que tales buques ocasionen a efectos de su liquidación final y de su reclamación a quien proceda en derecho.

15.2. Las tarifas por servicios portuarios.

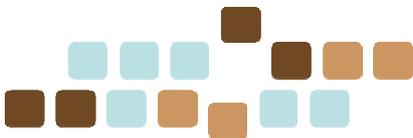
15.2.1. **Ámbito y determinación.**

1. Las Autoridades Portuarias exigirán por los servicios portuarios que presten el pago de las correspondientes tarifas. Estas tarifas tendrán el carácter de precios privados y deberán garantizar el objetivo de autofinanciación, evitar prácticas abusivas en relación con los tráficos cautivos, así como actuaciones discriminatorias y otras análogas.

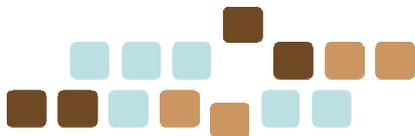
2. Las tarifas se determinarán con arreglo a los supuestos, la estructura y los elementos esenciales que se regulan en esta Orden.

3. Las Autoridades Portuarias aprobarán sus tarifas conforme a los criterios de rentabilidad que se establezcan, que en cualquier caso será positiva, y a las estrategias comerciales de cada Autoridad Portuaria. Dichas tarifas se actualizarán con periodicidad anual, de acuerdo con la evolución de los diferentes componentes del coste de los servicios y con los criterios de política portuaria que se establezcan (artículo 70.2 de la Ley de Puertos).

La actualización se establecerá por el Ministerio de Fomento, de conformidad con las previsiones de la política económica y portuaria dictada por el Gobierno.



4. El tráfico portuario que utilice instalaciones en régimen de concesión administrativa construidas o no por particulares, estará sujeto al pago a la Autoridad Portuaria correspondiente de las tarifas que se establezcan en las cláusulas concesionales, con las bonificaciones y exenciones que vengan determinadas en las mismas.
5. Para la aplicación de las tarifas portuarias. se entiende por aguas del puerto la superficie y lámina de agua incluida en su zona de servicio que se subdivide en dos zonas: Zona I o interior de las aguas portuarias, y Zona II o exterior. Dichas zonas se delimitarán en el correspondiente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, o, en su defecto, por la aplicación de la disposición adicional primera de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de conformidad con lo establecido en el artículo 15.7 de la citada Ley.
- a. La estructura y determinación de las tarifas se efectuará del siguiente modo:
- Se fijará para cada tarifa una cuantía básica.
 - Las cuantías básicas se disminuirán o aumentarán con las reducciones o incrementos que se establezcan en las correspondientes reglas particulares que le correspondan, aplicándose los mismos sucesiva y multiplicativamente.
 - La cuantía resultante se multiplicará por el número de unidades de su base.

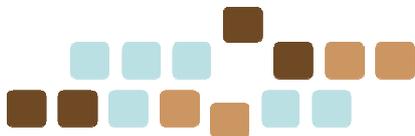


- b. A dicho resultado se aplicarán los incrementos o reducciones aprobados por la Autoridad Portuaria en función de la rentabilidad económica alcanzada en el ejercicio anterior, y de acuerdo con lo establecido por el Ministerio de Fomento.
- c. En todo caso, en las facturas se aplicará el Impuesto sobre el Valor Añadido, el Impuesto General Indirecto Canario o el Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación de las ciudades de Ceuta y Melilla, según corresponda.

7. Las facturas emitidas por las Autoridades Portuarias se instrumentarán de forma que permitan una fácil interpretación de los conceptos que conducen al importe final de las mismas.

La Autoridad Portuaria podrá conceder una reducción de hasta el 3 % en las tarifas T-2 y T-3 en aquellos tráficos de pasaje o carga cuyos datos necesarios para la facturación y estadística de este servicio portuario, así como, en su caso, para el despacho aduanero o para la notificación sobre buques que transportan mercancías peligrosas a que hace referencia el Real Decreto 1253/1997, de 24 de julio, sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas y contaminantes, con origen o destino en puertos marítimos nacionales, sean facilitados por el operador o agente mediante el sistema de transmisión electrónica (EDI).

Para ello, Puertos del Estado, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda por la que se establece el modelo de declaración sumaria para el tráfico marítimo, aprobará los modelos de impresos y procedimientos que debe cumplir el operador y



fijará las especificaciones a las que deberá adaptarse el protocolo y mensajes normalizados que deberán emplearse, al igual que para el caso del envío de mensajes de mercancías peligrosas.

En la determinación del porcentaje de reducción, la Autoridad Portuaria tendrá en consideración la complejidad de los documentos transmitidos electrónicamente y, en particular, el número de partidas incluidas en el manifiesto o declaración de carga.

15.2.2. **Definiciones legales.**

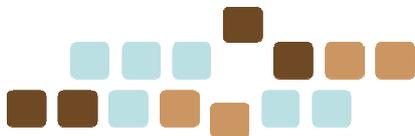
A los efectos de aplicación de las tarifas, se considerarán como tipos de navegación los establecidos en los números 2 y 3 del artículo 7 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y se entenderán por operaciones de tráfico portuario las comprendidas en los artículos 2.3 y 3.1 y 2 de la misma Ley.

15.2.3. **Aprobación de tarifas.**

1. Corresponde al Consejo de Administración de cada Autoridad Portuaria aprobar las tarifas por servicios portuarios, con arreglo a lo establecido.

2. Las Autoridades Portuarias en función de su rentabilidad en el último ejercicio económico, podrán incluir reducciones o incrementos en las tarifas, en los términos y condiciones que se establezcan por el Ministerio de Fomento.

3. Los acuerdos adoptados sobre incrementos o reducciones de tarifas podrán aplicarse bien con carácter general o bien a puertos, tráfico, operaciones o mercancías concretas, en los términos y con las excepciones que establezca el Ministerio de Fomento.

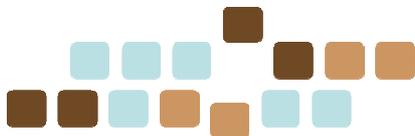


4. Dichos acuerdos se remitirán al Ministerio de Fomento, a través del Ente Público Puertos del Estado para su conocimiento y coordinación del sistema portuario.

5. Las Autoridades Portuarias podrán a, lo largo del ejercicio acordar nuevas bonificaciones o incrementos a determinados tráficos para materializar su estrategia comercial, siempre que se cumplan los requisitos previstos en esta Orden y en los términos y condiciones que establezca el Ministerio de Fomento.

6. Si como consecuencia del cierre contable definitivo de los ajustes propuestos por Puertos del Estado o por la auditoría que realice o acepte este Ente Público, se produjera una variación en el resultado del ejercicio de forma que quedase modificada la rentabilidad de la Autoridad Portuaria, esta deberá proceder a facturar según las tarifas establecidas en esta Orden, y ello desde el día siguiente al que se tuvo conocimiento de dicha variación, debiendo tramitar nuevamente la aprobación de sus tarifas.

7. La Autoridad Portuaria procederá a facturar las tarifas por los servicios que presta aplicando las nuevas cuantías aprobadas por su Consejo de Administración, a partir del séptimo día contado desde el siguiente al de su publicación en el tablón de anuncios de su sede.



15.2.4. **Período de pago y recargos por demora.**

1. El plazo máximo para hacer efectivas las deudas originadas por la aplicación de las tarifas será de veinte días naturales desde la fecha de notificación, de las facturas correspondientes.

2. Una vez transcurrido el plazo de pago establecido en el número anterior sin que las deudas hayan sido satisfechas se impondrá un recargo por demora consistente en aplicar a las cantidades adeudadas el interés legal del dinero vigente incrementado en cuatro puntos, durante el período en que se haya incurrido en mora.

3. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, atendidas las circunstancias de cada caso, podrá, graduar la aplicación del recargo o dispensar su exigencia.

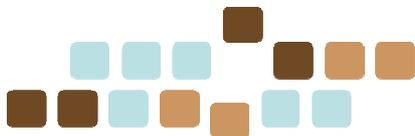
15.2.5. **Reclamaciones contra las liquidaciones de tarifas.**

1. Contra las liquidaciones de tarifas por servicios prestados directamente por las Autoridades Portuarias procederá la reclamación previa del ejercicio de acciones civiles.

2. La reclamación podrá interponerse ante el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en el plazo de un mes a contar desde la notificación de la liquidación.

3. La interposición de una reclamación no suspenderá la obligación de efectuar el pago de la liquidación en el plazo previsto.

4. El plazo para resolver la reclamación será de tres meses desde su interposición, pasado el cual podrá entenderse desestimada.



15.2.6. **Medidas para garantizar el cobro de las tarifas.**

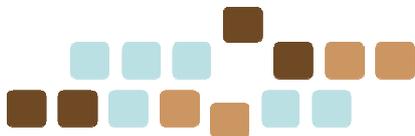
1. El impago reiterado de los cánones y tarifas devengados por la utilización, gestión y explotación de bienes o servicios portuarios, faculta a las Autoridades Portuarias para suspender temporalmente la prestación del servicio a las Entidades deudoras, previo requerimiento a éstas y comunicación al Capitán marítimo si afectase a la navegación marítima.

2. A los efectos anteriores se entenderá que existe impago reiterado cuando la Autoridad Portuaria hubiera requerido el pago de la factura correspondiente, al menos dos veces, al sujeto obligado, incluyéndose en este cómputo la notificación de la factura o liquidación.

La Autoridad Portuaria deberá advertir expresamente que, de no efectuarse el pago de la factura en el plazo fijado en el mismo, procederá a suspender temporalmente la prestación del servicio de que se trate.

La suspensión temporal de la prestación del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o garantice suficientemente la deuda que generó la propia suspensión.

3. La Autoridad Portuaria podrá exigir el depósito previo o la constitución de avales, así como emitir facturas a cuenta, con objeto de garantizar el cobro del importe de las tarifas por los servicios que sean solicitados en el ámbito de su competencia, sin perjuicio de la liquidación final resultante.

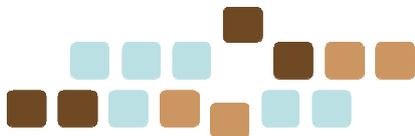


15.2.7. Exenciones.

1. Estarán exentos del pago de las tarifas los servicios prestados directamente por la Autoridad Portuaria a:

- Los buques de guerra y aeronaves militares nacionales y, en régimen de reciprocidad, los extranjeros siempre que no realicen operaciones comerciales y su visita tenga carácter oficial o de arribada forzosa, certificada por el Capitán marítimo.
- Las tropas y efectos militares del Ministerio de Defensa, así como, en régimen de reciprocidad de los ejércitos de otros países integrados con España en asociaciones o alianzas militares de carácter internacional, transportados en buques distintos de los anteriores, estarán exentos únicamente del pago de las tarifas T-2 *Pasaje* y T-3 *Mercancías*.
- El material de las Autoridades Portuarias y las embarcaciones dedicadas por las Administraciones Públicas a labores de vigilancia, investigación, protección y regeneración costera, represión del contrabando, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y, en general, a misiones oficiales de su competencia. El material y embarcaciones de la Cruz Roja Española dedicados a las labores propias que tiene encomendadas esta institución.

2. Además, los envíos de carácter humanitario a zonas o regiones en situaciones de crisis o de emergencia realizadas por la Cruz Roja, Cáritas u otros organismos de carácter humanitario o social, sin ánimo de lucro y legalmente constituidas, estarán exentos del pago de las tarifas T-2: *Pasaje* y T-3: *Mercancías*.



15.2.8. Clases de tarifas por servicios de gestión directa.

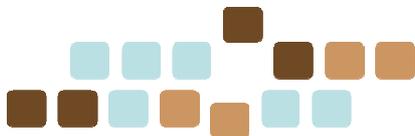
Las tarifas que las Autoridades Portuarias podrán facturar y liquidar por servicios prestados en régimen de gestión directa serán las siguientes:

- Tarifa T0: Señalización marítima.
- Tarifa T-1: Buques.
- Tarifa T-2: Pasaje.
- Tarifa T-3: Mercancías.
- Tarifa T4: Pesca fresca.
- Tarifa T-5: Embarcaciones deportivas y de recreo.
- Tarifa T-6: Grúas de pórtico.
- Tarifa T-7: Almacenaje.
- Tarifa T-8: Suministros.
- Tarifa T-9: Servicios diversos.

15.3. Tarifa T-0: señalización marítima.

15.3.1. Definición y aplicación.

1. Esta tarifa comprende la utilización del sistema de ayudas a la navegación marítima cuyo mantenimiento corresponde a cada Autoridad Portuaria en el ámbito espacial y funcional que le ha sido asignado y será de aplicación a todo buque que haga escala o se encuentre en las aguas de cualquier puerto o instalación marítima del territorio nacional.



2. Esta tarifa también resultará de aplicación a los buques-tanque fondeados en aguas jurisdiccionales o en la zona económica exclusiva española debidamente autorizados por la Capitanía Marítima.

15.3.2. **Sujetos obligados al pago.**

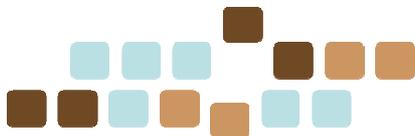
Abonarán esta tarifa los navieros, los consignatarios o los propietarios de los buques, y subsidiariamente el Capitán o Patrón de éstos.

15.3.3. **Base de tarifa.**

La base de esta tarifa es la unidad de arqueo bruto (GT), la unidad de embarcación propiamente dicha o los metros cuadrados resultantes del producto de la eslora máxima por la manga máxima, dependiendo del tipo de flota en el que se incluya el buque en cuestión.

15.3.4. **Cuantía básica.**

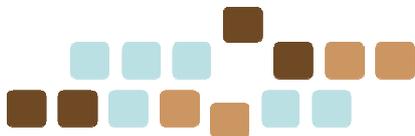
1. La cuantía básica a aplicar por esta tarifa será, en función del tipo de flota, la siguiente:
 - a. A los buques mercantes y, en general, a aquellos a los que por sus características les sea de aplicación la tarifa *T-1: Buques*, la cantidad de 0,51 pesetas por unidad de arqueo bruto o fracción, cada vez que entren en las aguas de cualquier puerto marítimo, hasta un máximo de doce veces en un año natural y en un mismo puerto.
 - b. A los buques mercantes que realicen navegación interior, la cantidad de 40,80 pesetas por unidad de arqueo bruto o fracción, una vez al año.
 - c. A los barcos dedicados a la pesca local y litoral, la cantidad de 2.040 pesetas, una vez al año.



- d. A los barcos, no congeladores, dedicados a la pesca de altura y gran altura y, en general, aquellos a los que les sea de aplicación la tarifa T-4, la cantidad de 40,80 pesetas por unidad de arqueado bruto, una vez al año.
- e. A los buques de recreo y deportivos, la cantidad de 816 pesetas por cada metro cuadrado del producto de su eslora máxima por su manga máxima, una vez al año, con excepción de los que tengan menos de 7 metros de eslora y motor de potencia inferior a 25 HP, que abonarán por una única vez la cantidad de 5.100 pesetas en el momento de matricularse en la Capitanía Marítima. No obstante, a los que tengan su base en puertos extranjeros se les aplicará la tarifa con una reducción del 90 % cada vez que entren en las aguas de cualquier puerto marítimo, no pudiéndoseles facturar esta tarifa más de una vez por cada período de diez días consecutivos.

2. Los buques a los que se aplica esta tarifa una vez al año, abonarán la cantidad establecida anteriormente a la Autoridad Portuaria que corresponda según su puerto de base quedando liberados durante ese año natural de cualquier otra obligación de pago ante esa Autoridad Portuaria y ante cualquier otra respecto de dicha tarifa. No obstante, están obligados a mostrar el justificante o distintivo proporcionado por el pago realizado a cualquier otra Autoridad Portuaria o Marítima que se lo exija y a abonar a ésta el importe correspondiente en caso de no estar en posesión del mismo.

3. A los efectos de la aplicación de esta tarifa los conceptos de pesca local, de litoral, altura y gran altura son los definidos en la regla I, *ámbito de aplicación*, del Capítulo V, *Seguridad de la navegación*, de



la Orden de 10 de junio de 1983, sobre normas complementarias al Convenio SOLAS 74 (*Boletín Oficial del Estado* de 29 y 30 de septiembre y de 1 de octubre).

15.3.5. Instrumentos de cooperación con otras Administraciones públicas y particulares.

Las Autoridades Portuarias y, en su caso, Puertos del Estado, podrán suscribir convenios con las Comunidades Autónomas o entes portuarios dependientes de éstas, con la Dirección General de la Marina Mercante o con los concesionarios, para el cobro de esta tarifa.

En dichos Convenios se establecerán la cobertura proporcional de los costes que originen los servicios de balizamiento de sus instalaciones portuarias, en su caso, y los derivados de la gestión del cobro, respecto del coste global de los servicios de señalización marítima y de gestión de cobro del conjunto del sistema portuario.

15.4. Tarifa T-1: buques.

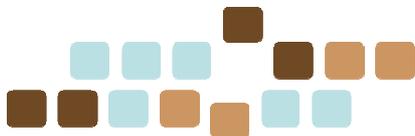
15.4.1. Definición y aplicación.

Esta tarifa se exigirá por el acceso marítimo de los buques al puerto y su atraque o fondeo en el puesto que le haya sido asignado, incluyendo las prestaciones que les proporcionan las obras e instalaciones portuarias.

15.4.2. Sujetos obligados al pago.

1. Abonarán esta tarifa los navieros o los consignatarios de los buques, o sus capitanes en los casos en que aquéllos no estén consignados.

2. En los muelles, pantalanes, boyas y demás instalaciones portuarias en concesión, los titulares de ésta serán los responsables



subsidiarios cuando los obligados al pago no comuniquen a la Autoridad Portuaria su llegada en la forma y plazo que se establezca.

3. En todos los casos, los navieros o los propietarios de los buques estarán obligados al pago con carácter solidario.

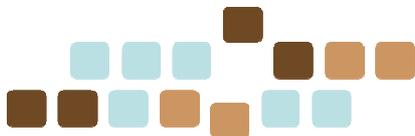
15.4.3. **Base de la tarifa.**

La base de esta tarifa es la unidad de arqueo bruto (GT) o fracción, y el período de tres horas o fracción con un máximo de cuatro períodos por cada veinticuatro horas para estancias cortas; y la unidad de arqueo bruto (GT) o fracción y día o fracción, para las estancias prolongadas.

15.4.4. **Cuantía básica.**

La cuantía básica de esta tarifa es:

- A. Estancias cortas: $7,14$ pesetas/(GT x 3h).
- a. Reducción por utilizar instalaciones en régimen de concesión administrativa construidas por particulares: Las concesiones que otorguen las Autoridades Portuarias podrán contener cláusulas en las que se establezca una bonificación en la aplicación de esta tarifa no superior al 50 %.
 - b. Reducción por falta de calado en el puesto de fondeo o atraque: A los buques cuyo calado máximo sea superior a la profundidad de la lámina de agua en bajamar máxima viva equinoccial (BMVE) en el puesto de fondeo o atraque asignado, se les aplicará la cuantía básica reducida al multiplicarla por el cociente entre dicha profundidad y dicho calado máximo.
 - c. Reducción por la forma en que permanece el buque amarrado en puestos de fondeo o de atraque de la Autoridad Portuaria:



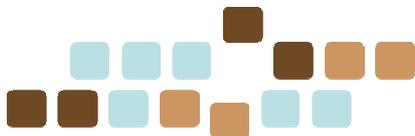
A los buques que no estén atracados de costado a los muelles se les aplicará el siguiente porcentaje de la cuantía básica establecida: el 92 % a los atracados de punta, el 90 % a los abarloados a otros buques, y el 88 % a los amarrados a boyas u otros puntos fijos que no tengan la consideración de atraque; a los buques fondeados utilizando sus propios medios, el 60 % cuando se encuentren fondeados en la zona I, o interior de las aguas portuarias, y estarán exentos de esta tarifa cuando se encuentren fuera de la zona I.

Cuando un buque permanezca en la zona I más de cuatro períodos de tres horas o fracción al día cambiando de puesto de fondeo o atraque, se facturarán aquellos cuatro períodos con menor reducción.

- d. Reducción por el tipo de navegación: A los buques que realicen navegación de cabotaje con finalidad mercantil, de conformidad con lo previsto en el artículo 2 del Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, se les aplicará en los puertos peninsulares el 50 % de la tarifa establecida; en los de Baleares, Canarias, Ceuta o Melilla se aplicará el 35 %.

A los buques citados en el párrafo anterior que realicen navegación entre puertos de la Unión Europea (cabotaje europeo) se les podrá aplicar una reducción de hasta el 50 % de la tarifa, siempre y cuando exista régimen de reciprocidad entre el puerto nacional y el o los puertos extranjeros.

Cuando por el tipo de navegación de entrada en puerto (exterior, cabotaje europeo en los casos del párrafo anterior, o cabotaje) se tenga derecho a una tarifa reducida distinta de la correspondiente a la



aplicable por el tipo de navegación de salida, se aplicará la semisuma de ambas.

e. Reducción por el número de escalas:

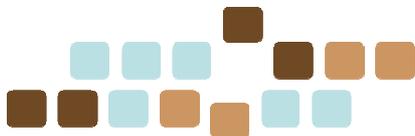
1. A los barcos que efectúen más de doce escalas en un puerto durante el año natural, se les aplicarán las siguiente tarifas:

- En las escalas 13 a 24: 80 % de la tarifa.
- En las escalas 25 a 40: 55 % de la tarifa.
- A partir de la escala 41: 30 % de la tarifa.

Excepcionalmente, y para los tráficos que tengan una marcada estacionalidad, la Autoridad Portuaria podrá iniciar el cómputo del número de escalas a los efectos de esta reducción en la fecha que estime procedente.

2. En la navegación de línea regular y siempre que antes del nacimiento de la obligación de pago de la tarifa aquella condición esté suficientemente documentada ante la Autoridad Portuaria, las tarifas aplicables a los barcos de las líneas que efectúen más de doce escalas en el puerto durante el año natural podrán ser:

- En las escalas 13 a 24: 95 % de la tarifa.
- En las escalas 25 a 50: 85 % de la tarifa.
- En las escalas 51 a 100: 75 % de la tarifa.
- A partir de la escala 101: 65 % de la tarifa.



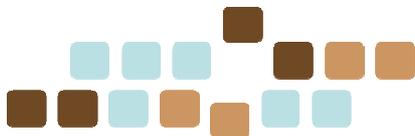
La denegación de estas reducciones habrá de ser motivada.

Para que en los buques que se incorporen a una línea regular se pueda optar a la aplicación de estas tarifas reducidas, será condición necesaria que antes de la entrada en puerto de dichos barcos se justifique esta circunstancia documentalmente ante la Autoridad Portuaria acreditando las rutas y frecuencias y, en su caso, las tarifas. En ningún caso estas tarifas reducidas tendrán carácter retroactivo.

A efectos del cómputo de las escalas, se acumularán en cada puerto todas las entradas de los barcos de una misma compañía naviera y línea regular. También podrán acumularse escalas de buques de distintas compañías navieras, sirviendo una misma línea regular mediante acuerdos de explotación compartida de sus buques, cuando previamente a la entrada de dichos buques en puerto se justifique este acuerdo ante la Autoridad Portuaria y se comprometan conjuntamente el abono de la tarifa *T-3: Mercancías* correspondiente.

Las reducciones de los apartados 1) y 2) son incompatibles entre sí, es decir, la reducción por número de escalas aplicable a un buque es incompatible con la aplicable, en su caso, como integrante de una línea regular. La aplicación del criterio 1) o 2) se hará a solicitud del usuario o su representante en el plazo de quince días desde la entrada en vigor de las tarifas, aplicándose en su defecto el previsto en el apartado 1). El cambio de criterio implicará el inicio del cómputo de las escalas.

- f. Reducción por compromiso de calidad: A aquellos buques cuyas empresas navieras hayan operado el conjunto de sus buques durante el año natural anterior de forma que hayan efectuado más de 50 escalas por naviera, siempre que estas empresas formen parte de una agrupación de empresas navieras con

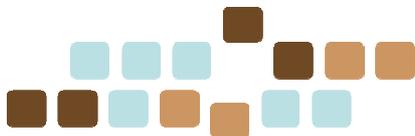


personalidad jurídica con un número de escalas en dicho año para el conjunto de los buques de la agrupación superior a 1.000 escalas y que hayan suscrito con Puertos del Estado un Convenio de cooperación para la mejora de la calidad del servicio portuario, se les aplicará el 93 % de esta tarifa. Esta reducción comenzará a aplicarse a los siete días de la firma del Convenio, que tendrá vigencia anual, salvo que se prorrogue por igual plazo de mutuo acuerdo, y en él se establecerán los objetivos y actuaciones convenidas en materia de formación, seguridad, prevención de la contaminación, operatividad, etc., así como el nombre de los buques beneficiarios.

A los buques que hayan obtenido el certificado de distintivo verde (Green Award) otorgado por la Fundación Distintivo Verde (Green Award Foundation) de Rotterdam, se les aplicará también el 93 % de esta tarifa. Esta bonificación es incompatible con la prevista en el párrafo anterior de este mismo apartado.

- g. Reducción por avituallamiento: A los buques que entren en puerto exclusivamente para avituallarse se les aplicará el 75 % de la tarifa establecida, siempre que tal operación sea realizada dentro de las limitaciones temporales determinadas, en su caso, por la Autoridad Portuaria para este servicio. Esta reducción es incompatible con la establecida por el tipo de navegación en la letra d) anterior.

La Autoridad Portuaria podrá optar por aplicar esta tarifa con la cuantía de 10,71 pesetas por GT en cada escala a los buques citados en el párrafo anterior que operen en la zona I sin que se les pueda aplicar

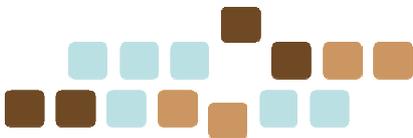


ningún otro tipo de bonificación o recargo y siempre que se acepten las limitaciones temporales de atraque establecidas por la Autoridad Portuaria.

- h. Reducción por prevención de la contaminación (Marpol I, II y IV): La Autoridad Portuaria podrá conceder una reducción en esta tarifa de hasta 3.000 pesetas/tonelada de residuo entregado, con un límite del 10 % de esta tarifa, a aquellos buques que acrediten haber descargado sus residuos oleosos procedentes de sus sentinas (los residuos procedentes de deslastes, lavado de tanques o desgasificación no dan derecho a esta reducción) incluidos en el anexo I del Convenio Marpol 73/78, o sus residuos químicos incluidos en el anexo II, o sus aguas sucias incluidas en el anexo IV, en una instalación del puerto gestionada por una empresa autorizada por la Autoridad Portuaria para expedir certificados Marpol. Ello siempre que dicho buque mantenga el Libro de Registro de residuos que refleje de forma sistemática y garantizada la entrega de estos productos a una empresa autorizada para recogerlos y tratarlos, en el que se compruebe fiablemente, a juicio de la Autoridad Portuaria, que dicho buque da a sus residuos un tratamiento adecuado permanentemente, y puede ser calificado como *buque limpio*.

Dicha reducción deberá solicitarse a la Autoridad Portuaria en un plazo máximo de tres días, contado a partir de la fecha de salida del buque.

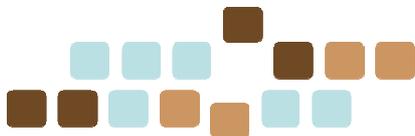
Alternativamente, la Autoridad Portuaria podrá dedicar el importe de la reducción anterior directamente al tratamiento final de los residuos, a cuyo fin podrá celebrar un Convenio con la empresa o



- empresas que operen las plantas respectivas o con las empresas recogedoras autorizadas para realizar dicha gestión intermedia de residuos.
- B. Estancias prolongadas: A los buques o artefactos flotantes que estén inactivos o se encuentren dedicados al tráfico interior, al remolque, al dragado, se estén construyendo, reparando o desguazando, estén destinados al almacenamiento de líquidos o mercancías de cualquier tipo, a acuicultura, a constituir viveros flotantes, mejilloneras y otras instalaciones flotantes, se les aplicará una tarifa que será como mínimo de 1,53 y como máximo de 9,18 pesetas/GT y día de estancia o fracción en dicho puerto. Los buques en varaderos o en diques secos o flotantes están exentos del pago de esta tarifa mientras no ocupen lámina de agua, debiéndose establecer la cuantía dentro de los límites citados durante el tiempo en que duran las operaciones de puesta en seco o a flote del buque.

En todo caso, para poder aplicar lo dispuesto en esta regla será indispensable que, previamente a la llegada, se haya formulado la correspondiente solicitud a la Autoridad Portuaria y que ésta haya otorgado su conformidad mediante el establecimiento del correspondiente concierto y que se sitúen en todo momento en la zona de fondeo, amarre o atraque determinada por la Autoridad Portuaria.

El momento en que se establezca dicho concierto determinará el inicio de la facturación de acuerdo con este artículo, pues con anterioridad al mismo será de aplicación la tarifa correspondiente a estancias cortas.



15.4.5. Comienzo y término del período de prestación del servicio.

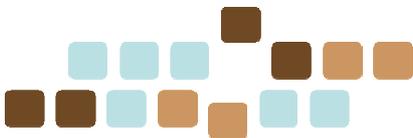
1. El comienzo y término del período de prestación del servicio se medirá con el tiempo de disponibilidad o reserva del puesto de atraque o fondeo.

2. El atraque o el puesto de fondeo se contará desde la hora para la que éstos se hayan reservado hasta el momento de largar el buque la última amarra o zarpe el ancla del fondo. Sin embargo, la Autoridad Portuaria podrá contabilizar dicho período desde el momento en que se dé el primer cabo o fondee el ancla.

3. En el caso de buques cuyo inicio de reserva de atraque coincida con el comienzo de la primera jornada ordinaria de estiba y desestiba del lunes o del día siguiente a uno festivo, y siempre que el atraque solicitado se encuentre disponible, la Autoridad Portuaria podrá autorizar la ocupación de dicho atraque desde que finalice la jornada laboral inmediatamente anterior, incrementando en tres horas el tiempo de facturación medido a partir de la hora de reserva. Durante este período de espera, el buque no podrá realizar operaciones de ningún tipo.

15.4.6. Anulación de reservas de atraque o fondeo.

La anulación de la reserva del atraque o del puesto de fondeo en un plazo inferior a tres horas antes del comienzo de la reserva, o cuando dicha anulación no se produzca y el buque no arribe a puerto, dará derecho a la Autoridad Portuaria al cobro de la tarifa aplicable a dicho buque por día completo en el que ha comenzado la reserva, sin perjuicio de que el atraque o puesto reservado pueda ser utilizado por otro barco.



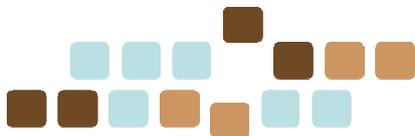
15.4.7. **Prolongación del tiempo de atraque o fondeo.**

1. Si algún barco prolongase su estancia en su atraque o en su puesto de fondeo por encima del tiempo normal previsto, sin causa que lo justifique ante la Autoridad Portuaria, ésta fijará un plazo para que lo abandone, transcurrido el cual queda obligado a largar amarras. Una vez recibida dicha orden, si el buque no lo cumple abonará la tarifa siguiente:
 - a. Por cada una de las dos primeras horas o fracción el importe de la tarifa correspondiente a veinticuatro horas.
 - b. Por cada una de las horas restantes, tres veces el importe de la tarifa correspondiente a veinticuatro horas.

2. Si algún barco se fondease durante una semana en la zona II o exterior de las aguas portuarias, la Autoridad Portuaria podrá aplicar, a partir del octavo día, la cuantía correspondiente a estancias prolongadas.

15.4.8. **Atraque o fondeo sin autorización.**

Si por cualquier circunstancia, se diera el caso de que un barco hiciera uso de un atraque o de un puesto de fondeo sin autorización, pagará una tarifa igual a la fijada en el apartado anterior, sin que ello le exima de la obligación de abandonar el puesto de fondeo o atraque en cuanto así le sea ordenado, y con independencia de las sanciones a que tal actuación diere lugar.



15.5. Tarifa T-2: pasaje.

15.5.1. Definición y aplicación.

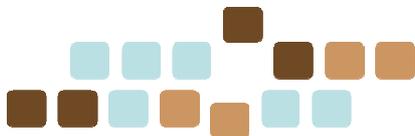
1. Esta tarifa se exigirá por el acceso, embarque, desembarque y, en general, el uso de las instalaciones generales y obras del puerto por los pasajeros y, en su caso, por los vehículos que éstos embarquen o desembarquen en régimen de pasaje, de sus muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y estaciones marítimas.

2. Queda incluido en esta tarifa el derecho de los pasajeros a la utilización de las rampas fijas y el cantil de los muelles cuando embarquen o desembarquen utilizando su propio vehículo. No está incluido en la tarifa la utilización de maquinaria especial, tales como rampas mecánicas, pasarelas u otros elementos móviles necesarios para las operaciones de embarque y desembarque, utilización que queda regulada en otras tarifas, por implicar un servicio singularizado o especial no integrado en el régimen general del pasaje.

15.5.2. Sujetos obligados al pago.

1. Abonarán esta tarifa los navieros o los consignatorios de los buques en que serán transportados los citados pasajeros y vehículos.

2. Esta tarifa será de aplicación a cada pasajero que embarque o desembarque en los puertos del Estado, así como, en su caso, al vehículo que aquéllos lleven en régimen de pasaje.



15.5.3. Cuantía básica de la tarifa.

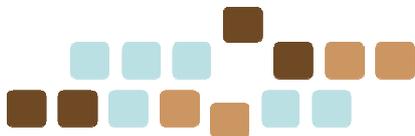
1. La cuantía básica en pesetas de la tarifa de pasajeros, así como la de vehículos en régimen de pasaje que cada uno de los pasajeros que abonen esta tarifa tiene derecho a embarcar o desembarcar, se determina en función del bloque I o II en el que viaje y el tipo de vehículo de que se trate, según el cuadro siguiente:

Concepto	Navegación	
	Interior a la Unión Europea y cruceros	Exterior a la Unión Europea
A) Pasajeros:		
1. Bloque I		
2. Bloque II	428	867
B) Vehículos:	127	561
1. Motocicletas y vehículos o remolques de dos ruedas.		
2. Coches turismo y demás vehículos automóviles.	224	357
3. Autocares y demás vehículos proyectados para el transporte colectivo.	663	1.122
	3.060	5.100

2. El tráfico interinsular de coches turismo y demás vehículos automóviles en régimen de pasaje correspondiente al apartado B.2 del cuadro anterior tendrá una reducción del 40 %.

15.5.4. Modalidades de aplicación.

Se aplicará la tarifa del bloque I a los pasajeros de camarote de cualquier número de plazas ocupado por uno o dos pasajeros. Al resto de modalidades de pasaje se les aplicará la tarifa del bloque II.



15.5.5. **Cruceros turísticos.**

1. Los pasajeros que realicen un crucero turístico que haga una escala intermedia en puerto y que no desembarquen en éste no están sujetos a esta tarifa; pero se entenderá, salvo prueba en contrario, que dichos pasajeros descienden del buque al muelle al menos una vez al día.

2. No obstante, cuando el número de pasajeros que descienda sea superior al 50 % en relación al total de plazas ocupadas de cada bloque, se podrán establecer conciertos, previamente a la llegada del buque, entre los navieros o sus representantes y la Autoridad Portuaria en los que se cobrará, al menos, una operación de embarque o desembarque y período de veinticuatro horas o fracción de estancia del buque en el puerto, aplicada a la mitad de las plazas ocupadas de cada bloque.

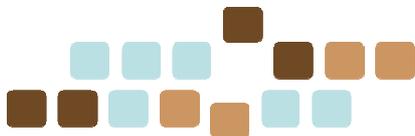
15.5.6. **Equipaje.**

1. El abono de la tarifa correspondiente a pasajeros dará derecho a embarcar o desembarcar, libre del pago de la tarifa *T-3: Mercancías*, el equipaje de camarote.

2. El abono de la tarifa correspondiente a vehículos dará derecho a embarcar o desembarcar el equipaje transportado en ellos, libre del pago de la citada tarifa *T-3: Mercancías*.

15.5.7. **Declaración de pasajeros.**

La declaración del número de pasajeros correspondiente a cada bloque y del número y tipo de vehículos se realizará con arreglo al formato que establezca la Autoridad Portuaria y se entregará en el



momento de terminarse el embarque y con anterioridad al desembarque.

En el caso de inexactitud u ocultación de dicha información se aplicará una tarifa doble de la indicada.

15.5.8. Navegación interior.

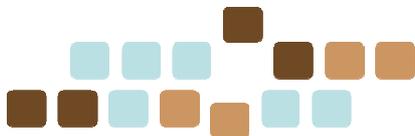
La navegación interior de pasaje está sujeta al régimen tarifario que establezca la Autoridad Portuaria. Esta, cuando las circunstancias lo aconsejen, podrá establecer conciertos para el cobro de la tarifa por períodos anuales. Este concierto se abonará por adelantado sin derecho a devolución total o parcial.

15.6. Tarifa T-3: mercancías

15.6.1. Definición y aplicación.

1. Esta tarifa se exigirá por el acceso, embarque, desembarque y uso de las instalaciones portuarias en general, de sus muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y zonas de manipulación (excluidos los espacios de almacenamiento o depósito) por las mercancías.

2. Queda incluido en esta tarifa el derecho a que las mercancías que se embarcan o desembarcan utilizando medios no rodantes ocupen o permanezcan en la zona de tránsito portuaria durante el mismo día de embarque o desembarque y su inmediato anterior o posterior, respectivamente, sin devengar ninguna otra tarifa en relación a la superficie ocupada. Asimismo, queda incluido en esta tarifa el derecho a que los vehículos y los barcos que transportan las mercancías, que se embarcan o desembarcan por medios rodantes, utilicen las rampas fijas y el cantil de los muelles para las operaciones de carga y descarga.



3. Queda excluida de esta tarifa la utilización de maquinaria especializada y elementos singulares tales como rampas mecánicas, pasarelas u otros elementos móviles necesarios para las operaciones de embarque y desembarque, utilización que queda regulada en otras tarifas.

15.6.2. **Sujetos obligados al pago.**

1. Abonarán esta tarifa los navieros o los consignatarios de los barcos que descarguen o carguen mercancías y los propietarios del medio de transporte cuando la mercancía entre y salga del puerto por medios terrestres, o los consignatarios de dichas mercancías, según quien ostente la responsabilidad sobre las mismas de acuerdo con el contrato de transporte suscrito.

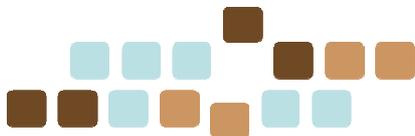
2. Subsidiariamente, serán responsables del pago de la tarifa los propietarios de la mercancía y, en su defecto, sus representantes autorizados, salvo que prueben haber hecho provisión de fondos a los responsables principales.

3. En el caso de operaciones en muelles de concesionarios, los titulares de la concesión serán responsables subsidiarios del pago de esta tarifa.

15.6.3. **Ámbito de aplicación.**

Esta tarifa será de aplicación en los puertos del Estado, ya sean gestionados directamente por las Autoridades Portuarias o por particulares en régimen de concesión o autorización, construidos o no por éstos, a las mercancías embarcadas, desembarcadas, transbordadas, que realicen tránsito marítimo, directamente o por intermedio de embarcaciones auxiliares utilizando depósitos flotantes o intermedios, o que entren y salgan por tierra en la zona de servicio

270



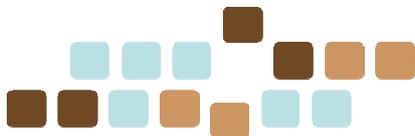
portuaria sin ser embarcadas, excluyendo de estas últimas aquellas cuya entrada tenga como único objeto la tramitación de documentos de control aduanero, sin que se produzcan rupturas de cargas, descargas a tierra ni estancias en dicho espacio superiores a tres horas y su origen y destino sean países miembros de la Unión Europea.

15.6.4. **Cuantía básica de la tarifa.**

La cuantía básica aplicable a las mercancías será para cada uno de los supuestos o modalidades siguientes, que se consideran excluyentes entre sí, la que se detalla a continuación:

A. Régimen general por partidas:

1. A los envases, embalajes, contenedores, cisternas u otros recipientes o elementos que tengan o no el carácter de perdidos o efímeros y se utilicen para contener las mercancías en su transporte, así como los autobuses, coches, camiones y otros vehículos automóviles en régimen de carga, incluso sus remolques y semirremolques, que como tales medios de transporte terrestre se embarquen o desembarquen, vacíos o no de mercancías, se les aplicará una cuantía básica de 255 pesetas/tonelada, sin que les sea aplicable ninguna otra bonificación o recargo.
2. Al resto de las cargas se les aplicará la cuantía básica de 510 pesetas/tonelada con las reducciones e incrementos aplicables, en su caso, sucesiva y multiplicativamente:
 - a. Las mercancías que tengan origen y destino en puertos de la Unión Europea tendrán, en los puertos de Baleares, de Canarias, de Ceuta y de Melilla una reducción del 40 %. No obstante, cuando se trate de tráfico interinsular²⁷¹

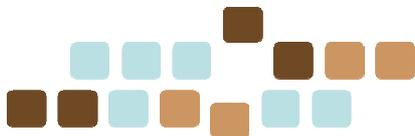


dentro del archipiélago balear o canario se podrá aplicar el régimen simplificado contenido en la modalidad *D) Tráfico interinsular dentro del archipiélago balear o canario*.

- b. Las mercancías que, exclusivamente, se embarquen tendrán una reducción del 23 % y las que, exclusivamente se desembarquen un incremento del 23 %; no obstante a la pesca congelada o refrigerada y desembarcada por primera vez tras su captura no se le aplicará el citado incremento siempre que la descarga, el arrastre hasta lonja o almacén y cualquier otro trabajo derivado de su manipulación se haya excluido de la consideración de servicio público en aplicación de lo establecido en el Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre, y siempre que los buques pesqueros implicados se encuentren al corriente del pago de la tarifa *T4): Señalización marítima*.

A las mercancías que sean transbordadas, realicen tránsito marítimo o terrestre, no se les aplicará ni la reducción ni el incremento anteriores.

- c. Esta tarifa se aplica a la carga manipulada en condiciones adecuadas de operatividad y respeto del medio ambiente. En caso contrario la Autoridad Portuaria podrá incrementar la tarifa hasta un 20 %. Los tráficos que por su especial peligrosidad, pulverulencia, volumen de operación, etc., requieran de instalaciones especiales de manipulación o almacenaje podrán ser bonificados hasta el 20 % por la Autoridad Portuaria cuando tales



inversiones sean realizadas por sus usuarios, operadores o concesionarios. La Autoridad Portuaria sólo podrá conceder dicha bonificación siempre que se trate de tráfico de mercancías cuya codificación en el listado del aparezca con un asterisco (*). La Autoridad Portuaria acordará con el operador el plazo durante el cual se mantendrá esta bonificación a la vista del estudio económico correspondiente.

- d. Finalmente, a la cuantía básica se le aplicará una bonificación dependiendo del grupo al que pertenezca la mercancía según el repertorio de clasificación, en el que, junto con la designación de las mercancías éstas se identifican mediante el código de cuatro dígitos utilizado por el Sistema Armonizado de Designación y de Codificación de las Mercancías (SA) convenido internacionalmente, según la siguiente, tabla:

Grupo de bonificación	Bonificación sobre cuantía básica de 510 pesetas/tonelada - Porcentaje	Cuantía bonificada - Pesetas/tonelada
Primero	85	76,50
Segundo	75	127,50
Tercero	60	204,00
Cuarto	30	357,00
Quinto	-	510,00

- e. El usuario obligado al pago de esta tarifa deberá indicar, en la forma y plazo que la Autoridad Portuaria establezca para su liquidación, el código con el carácter añadido que en su caso le corresponda. En caso contrario se entenderá que existe conformidad por parte de dicho usuario con la identificación de la mercancía y las 273

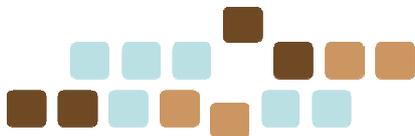


bonificaciones o recargos asignados por la Autoridad Portuaria, que la establecerá en los casos en que exista duda al respecto.

- f. Cuando un bulto, caja o contenedor contenga mercancías a las que corresponda diferentes bonificaciones, se aplicará a su totalidad la menor de ellas, salvo que aquéllas puedan clasificarse con las pruebas que presenten los interesados, en cuyo caso se aplicará a cada una la bonificación que le corresponda.

B. Régimen simplificado. Al embarque o desembarque de mercancías en contenedores, plataformas o camiones con caja normalizada de acuerdo con normas ISO, se les podrá aplicar en lugar del régimen general por partidas, y siempre que se aplique este régimen en un puerto a la totalidad de la carga de esas características transportada por buques de un mismo naviero y que así lo autorice la Autoridad Portuaria correspondiente, el siguiente régimen simplificado aplicado a la unidad de carga.

Unidad de carga	Pesetas		
	Con carga		Vacía
	Embarque	Desembarque	
Contenedor <= 20'	4.437	6.783	510
Contenedor > 20'	7.303	11.057	1.020
Plataforma con contenedor <= 20'	4.743	7.089	816
Plataforma con contenedor > 20'	7.915	11.669	1.632
Semirremolque	7.915	11.669	1.632
Camión con caja de hasta 6 m.	4.947	7.293	1.020
Camión con caja de hasta 12 m.	8.323	12.077	2.040

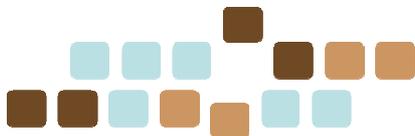


- C. La opción por este régimen simplificado, que tendrán en los Puertos de Baleares, de Canarias, de Ceuta y de Melilla una seducción del 40 %, se materializará mediante un concierto con el naviero correspondiente cuyo período de vigencia se determinará en el documento a suscribir.

- D. Tráfico en régimen de tránsito internacional. En el tráfico en régimen de tránsito internacional se podrán establecer anualmente por parte de la Autoridad Portuaria, en función del volumen aportado por cada usuario, reducciones en esta tarifa en relación con el régimen general por partidas del apartado A).

En los casos particulares de tráfico de este tipo en contenedores ISO estándar o rodado con cajas o contenedores normalizados ISO, se podrá establecer, además, la simplificación de considerar a todas las mercancías en ellos transportadas y a las cajas, contenedores o vehículos que las transporta, como incluidas en el grupo de bonificación que ponderadamente les correspondan y de un peso medio por unidad de carga. La consideración de una bonificación a la cuantía de 255 pesetas/tonelada, aplicable a las taras y de 510 pesetas/tonelada, aplicable a las cargas netas o de un peso medio de la carga, neta inferior a 10 toneladas por TEU, o de 16 toneladas para los mayores de 20 pies, deberá ser especialmente comprobada por la Autoridad Portuaria y justificada, en función del tipo de mercancía transportada ante Puertos del Estado.

Estos regímenes especiales deberán ser aprobados por Puertos del Estado. En ningún puerto podrán significar una reducción superior al 70 % de la tarifa que correspondería abonar en caso de aplicarse el régimen general por partidas del apartado A). Los convenios que a tal



efecto se celebran, podrán ajustar su vigencia al año natural en que se perfeccionen.

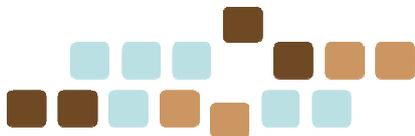
E. Tráfico interinsular dentro del archipiélago balear o canario:

Al embarque y al desembarque de cargas con origen y destino dentro de Baleares o Canarias se podrá aplicar en todos los puertos el siguiente régimen simplificado por unidad de carga, sin que sean de aplicación las bonificaciones e incrementos del régimen general por partidas:

A.

Unidad de carga	Pesetas	
	Con carga	Vacía
Contenedor <= 20'	2.387	239
Contenedor > 20'	3.580	358
Plataforma con contenedor <= 20'	2.524	253
Plataforma con contenedor > 20'	3.534	354
Semirremolque	3.534	354
Camión con caja de hasta 6 m	2.616	262
Camión con caja de hasta 12 m	3.764	376
Furgón	1.147	115
Automóvil	331	331

En todo caso, las cargas en tránsito marítimo con destino u origen de la carga en otro puerto de una misma Autoridad Portuaria insular están exentas del pago de esta tarifa en el puerto de tránsito, siempre que hayan sido declaradas en tránsito desde el origen o cuando sea comprobable por la Autoridad Portuaria que no salen de su zona de servicio.



F. Tráfico terrestre:

Las cargas que entren y salgan del recinto portuario en régimen de tránsito internacional terrestre bajo control aduanero (TIR) sin utilizar la vía marítima abonarán la cantidad de 1.530 pesetas/vehículo.

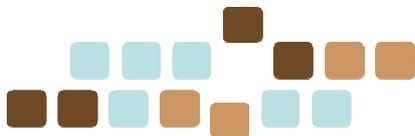
A las cargas que entren por tierra en la zona portuaria con destino a instalaciones fabriles en concesión donde sean objeto de un proceso de transformación industrial por el propio concesionario, la Autoridad Portuaria podrá acordar reducciones de hasta un 90 % en relación a la tarifa correspondiente al régimen general por partidas del apartado A).

G. Tráfico interior y avituallamiento:

El tráfico interior, así como las mercancías y combustibles embarcados para el avituallamiento del propio barco, están sujetos al régimen tarifario que establezca la Autoridad Portuaria, siempre que el buque esté situado en la zona I, o interior de las aguas portuarias. En el caso de que dicho buque esté situado en la zona II, o exterior de dichas aguas portuarias, las mercancías y combustibles de avituallamiento abonarán la tarifa correspondiente al apartado A).

15.6.5. Reglas para la liquidación de esta tarifa.

1. Para la liquidación de esta tarifa deberá presentarse por el usuario obligado al pago, antes de empezar la descarga o antes de transcurridas veinticuatro horas desde que finalizó la carga, el manifiesto de carga o una declaración de la totalidad de las mercancías transportadas o a transportar, indicando el número de bultos, la clase y peso de las mercancías y su origen y destino; todo ello en la forma que determine la Autoridad Portuaria, la cual podrá ampliar el citado plazo indicando los requisitos y circunstancias que deberán concurrir. En



caso de retraso en la presentación de la declaración o manifiesto las tarifas aplicables tendrán un recargo del 20 %.

2. En la tarifa prevista en el artículo anterior para las operaciones de tránsito o transbordo corresponderá el 50 % a la descarga y el otro 50 % a la carga. Sin embargo, la Autoridad Portuaria podrá liquidar la tarifa completa de la operación en el momento de la descarga de la mercancía.

15.6.6. Aplicación de la tarifa a los concesionarios.

Las cargas embarcadas, desembarcadas o transbordadas y, en general, todo tráfico que utilice instalaciones en régimen de concesión administrativa, abonarán esta tarifa de acuerdo con lo previsto, pudiendo la Autoridad Portuaria aplicar una bonificación que no podrá exceder del 20 %.

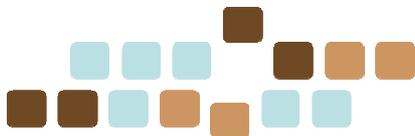
15.7. Tarifa T-4: pesca fresca.

15.7.1. Definición y aplicación.

Esta tarifa se exigirá por el acceso marítimo al puerto de los buques pesqueros en actividad y su atraque o fondeo en el puesto que le haya sido asignado, incluyendo las prestaciones que las obras e infraestructuras portuarias les proporcionan, así como por el uso de las instalaciones y servicios generales del puerto por los productos de la pesca.

15.7.2. Sujetos obligados al pago.

1. Abonará la tarifa el armador del buque o quien en su representación realice la primera venta; el importe de la tarifa deberá ser repercutida sobre el primer comprador de la pesca, si lo hay, quien quedará obligado a soportar dicha repercusión, la cual se hará constar



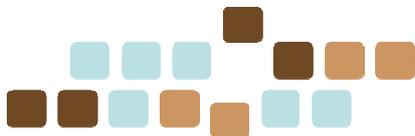
de manera expresa y separada en la factura o documento equivalente.

2. Subsidiariamente, serán responsables del pago de la tarifa el primer comprador de la pesca, salvo que demuestre haber soportado efectivamente la repercusión, y el representante del armador, en su caso.

15.7.3. **Base de la tarifa.**

La base de la tarifa es el valor de la pesca establecido de la siguiente forma:

- a. El valor de la pesca obtenido por la venta en subasta en las lonjas portuarias.
- b. El valor de la pesca no subastada se determinará por el valor medio obtenido en las subastas de la misma especie realizadas en el día, o, en su defecto, en la semana anterior. También podrá utilizarse el precio medio de la cotización real del mercado para productos iguales de la semana anterior acreditado por la Dirección General de Mercados Pesqueros de la Secretaría General de Pesca Marítima (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación).
- c. En el caso de que este precio no pudiese fijarse en la forma determinada en los párrafos anteriores, la Autoridad Portuaria lo fijará teniendo en cuenta las condiciones habituales del mercado del pescado.



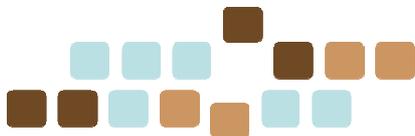
15.7.4. **Cuantía de la tarifa.**

1. La cuantía de la tarifa queda fijada de la siguiente forma:

- a. Con carácter general, las descargas abonarán el 2 % del valor de la pesca.
- b. Los transbordos de buque a buque en las aguas del puerto sin pasar por los muelles, abonarán el 1,5 % del valor de la pesca.
- c. Las entradas por medios terrestres en la zona de servicio que sean autorizadas por la Autoridad Portuaria para su subasta o utilización de las instalaciones portuarias, abonarán como mínimo el 1 % del valor de la pesca, con el límite del apartado a).
- d. Las descargas que, por cualquier causa, no hayan sido vendidas y vuelvan a ser cargadas en el buque abonarán el 0,5 % del valor de la pesca.

2. Las Autoridades Portuarias podrán aplicar hasta, el 50 % del importe de la recaudación obtenida por la aplicación de la tarifa T-4, al objetivo de impulsar e incentivar la aplicación del Real Decreto 2541/1994, de 29 de diciembre, previo informe vinculante de Puertos del Estado. Las empresas que se beneficien de aportaciones asignadas al objetivo anterior, deberán estar al corriente de sus obligaciones con las Autoridades Portuarias y, en concreto, del pago de la tarifa *T-0: Señalización marítima*, si se trata de armadores.

3. En los supuestos de instalaciones, muelles pesqueros o sus correspondientes lonjas, que se otorguen en concesión a partir de la entrada en vigor de la presente Orden, cada Autoridad Portuaria podrá aplicar hasta el 50 % del importe de la facturación de esta tarifa para repercutir las subvenciones específicas procedentes de fondos de la



Unión Europea que no hayan podido ser trasladadas al sector pesquero mediante una reducción del canon concesional.

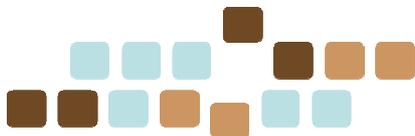
4. Para las concesiones ya otorgadas, se aplicarán las tarifas con las reducciones establecidas en las cláusulas de las correspondientes concesiones.

15.7.5. Obligaciones formales del sujeto obligado al pago.

Para la liquidación de esta tarifa deberá presentarse por el usuario obligado al pago, antes de empezar la descarga, carga o transbordo, una declaración o manifiesto de pesca, indicando el peso de cada una de las especies que se van a manipular con arreglo a un formato elaborado por la Autoridad Portuaria. A los efectos de la determinación del peso de la pesca, será obligación del armador pasar la misma por la lonja portuaria o instalaciones que la Autoridad Portuaria disponga en el puerto, en la forma y condiciones en que ésta establezca.

15.7.6. Recargos por incumplimiento de las obligaciones del sujeto obligado al pago.

1. La tarifa aplicable a los productos de la pesca será el doble de las señaladas en las condiciones anteriores en los casos de:
 - a. Ocultación de cantidades en la declaración o manifiesto, o retraso en su presentación.
 - b. Inexactitud derivada del falseamiento de especies, calidades o precios resultantes de las subastas.
 - c. Ocultación o inexactitud en los nombres de los compradores.
2. Este recargo no podrá ser repercutido en el comprador.



15.7.7. **Modalidades especiales de abono.**

Los industriales armadores que descarguen habitualmente en un mismo lugar productos de la pesca con destino a sus fábricas o factorías, sin pasar por lonja, podrán abonar la tarifa por liquidaciones mensuales a la Autoridad Portuaria.

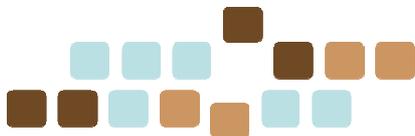
15.7.8. **Incompatibilidades entre tarifas.**

1. El abono de esta tarifa exime al buque pesquero del pago de las tarifas *T-1: Buques* y *T-3: Mercancías*, por un plazo máximo de un mes en el puerto en el que hubiere satisfecho la tarifa T-4, a partir de la fecha de iniciación de las operaciones de descarga o transbordo.

Dicho plazo no se computará cuando a lo largo de un mes el buque pesquero no hubiere efectuado movimientos comerciales en la lonja o centro de control del peso correspondiente.

2. Transcurrido el término previsto en el párrafo primero del número anterior, la Autoridad Portuaria podrá ampliarlo en los casos de inactividad forzosa por temporales, vedas costeras o carencia de licencias referidas a las actividades habituales, expresa o individualmente acreditados por certificaciones de la autoridad competente. En caso contrario se devengará a partir de dicho plazo la tarifa *T-1: Buques*.

3. En los supuestos de inactividad, la Autoridad Portuaria fijará los lugares en que dichos barcos deban, permanecer fondeados o atracados, de acuerdo con las disponibilidades de atraque y las exigencias de la explotación portuaria.



15.7.9. **Supuestos de inactividad.**

Las embarcaciones pesqueras, mientras permanezcan sujetas a esta tarifa en la forma definida en el apartado anterior, estarán exentas del abono de la tarifa *T-3: Mercancías*, por el combustible, avituallamiento, efectos navales y de pesca, cajas, hielo y sal que embarquen para el propio consumo, bien en los muelles pesqueros o en otros muelles habilitados al efecto.

15.7.10. **Facultades de comprobación de la Autoridad Portuaria.**

La Autoridad Portuaria está facultada para proceder a la comprobación del peso y clase de las especies y calidades de la pesca, de acuerdo con lo previsto.

15.8. Tarifa T-5: embarcaciones deportivas y de recreo.

15.8.1. **Definición y aplicación.**

1. Esta tarifa se exigirá por el acceso marítimo de las embarcaciones deportivas o de recreo al puerto y su atraque o fondeo en el puesto que les haya sido asignado, incluyendo la utilidad que les proporcionan las obras e instalaciones portuarias y los servicios generales del puerto, y por sus tripulantes y pasajeros, del uso de los muelles y pantalanes del puerto, accesos terrestres, vías de circulación y de los centros de estancia y recepción de titularidad de la Autoridad Portuaria, si los hubiera, debiendo abonar los servicios específicos que solicite.

2. No obstante, cuando la embarcación realice transporte de mercancías o los pasajeros viajen en régimen de crucero serán de aplicación las tarifas *T-1: Buques*, *T-2: Pasaje* y *T-3: Mercancías*.



15.8.2. **Sujetos obligados al pago.**

Abonarán esta tarifa el propietario de la embarcación o su representante autorizado y, subsidiariamente, el Capitán o patrón de la misma.

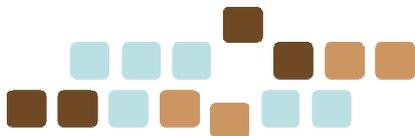
15.8.3. **Base de la tarifa.**

La base para la liquidación de la tarifa será la superficie en metros cuadrados resultante del producto de la eslora máxima de la embarcación por la manga máxima y el período de veinticuatro horas de estancia en el atraque o puesto de fondeo. Por eslora máxima se entiende la máxima distancia existente entre los extremos de los elementos más salientes de proa y popa de la embarcación y sus medios auxiliares.

15.8.4. **Cuantía básica.**

1. La cuantía básica en pesetas de esta tarifa por metro cuadrado y por períodos de veinticuatro horas o fracción, contados a partir de las doce horas del mediodía, para cada uno de los servicios independientes que se presten, será la siguiente:

Servicio prestado	Pesetas/m ²
a) Puesto de fondeo, atraque o estancia en seco:	
a.1) Atraque de punta	14,28
a.2) Atraque de costado	47,94
a.3) Puesto de fondeo con amarre a muerto	9,18
a.4) Puesto de fondeo con medios puertos	7,14
a.5) Estancia habitual en seco	2,04
b) Acometida de agua	2,04
c) Recogida de basura	2,04
d) Vigilancia general	2,04



2. Los servicios b), c) y d) serán de obligada facturación si las instalaciones dispusieran de los mismos. Cada instalación deportiva compondrá, de acuerdo con los servicios de que disponga, un precio por metro cuadrado que se aplicará a todas las embarcaciones que usen la instalación.

3. La cuantía básica podrá incrementarse en un 20 % en las tarifas por puestos de fondeo, atraque o estancia en seco [servicios a.1), a.2), a.3), a.4) y a.5) del cuadro anterior], en aquellos puertos con marea superior a 2,5 metros.

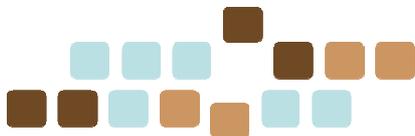
4. La petición de los servicios supone la aceptación de las condiciones en que se prestan por la Autoridad Portuaria, que deberán ser públicas, no siendo ésta responsable de los incidentes que puedan producirse a causa de la configuración o disposición de las instalaciones, así como de los daños y perjuicios debidos a causas meteorológicas.

15.8.5. Pago de las tarifas.

1. El abono de la tarifa para embarcaciones de paso el puerto por servicios en instalaciones de la Autoridad Portuaria se efectuará por adelantado a la llegada y por períodos de veinticuatro horas que se soliciten.

Si dicho plazo tuviere que ser prolongado, el usuario deberá formular nueva petición y abonar nuevamente por adelantado el importe correspondiente al plazo prorrogado.

Se aplicará a estas embarcaciones la tarifa de la tabla baremo anterior, afectada por el coeficiente 1,2.



2. Las embarcaciones con base en el puerto abonarán la tarifa por semestres naturales adelantados, pudiendo la Autoridad Portuaria aplicar una bonificación de hasta el 20 % si se efectúa el pago a través de domiciliación bancaria.

3. Todos los servicios deben ser solicitados de la Autoridad Portuaria, aplicándose tarifa doble a los servicios obtenidos sin su autorización, independientemente de la sanción que pueda proceder por infracción del Reglamento de Servicio y Policía del Puerto.

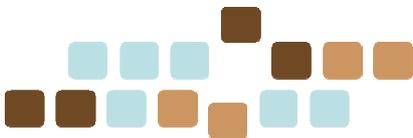
15.8.6. Cambio del puesto de amarre.

El abono de la tarifa no releva de la obligación de desatracar la embarcación, de cambiar de lugar de amarre o de fondeo o, incluso, de abandonar el puesto si así fuere ordenado motivadamente por la autoridad competente. En este último supuesto, no se tendrá más derecho que a la devolución del importe de la ocupación abonada por adelantado y no utilizada.

15.8.7. Régimen tarifario de los concesionarios.

El abono de la tarifa prevista en puestos de fondeo o atraque de instalaciones en régimen de concesión administrativa, se efectuará del siguiente modo:

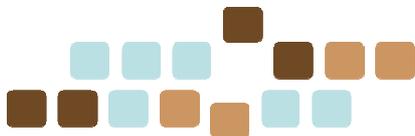
- a. La Autoridad Portuaria liquidará la tarifa a los usuarios por períodos de días, si se trata de embarcaciones de paso, y por meses vencidos, si se trata de embarcaciones de base. Para ello, el concesionario deberá aportar a la Autoridad Portuaria los datos precisos para la completa identificación del usuario, así como para la facturación, y ello con arreglo a los plazos y al modelo que aquélla establezca.



- b. La Autoridad Portuaria podrá concertar con el concesionario el abono de las tarifas, subrogándose éste en la obligación de los usuarios. La base del concierto, cifrada en metros cuadrados por día y mes, se establecerá para cada concesión y temporada por la Autoridad Portuaria, con arreglo a los datos estadísticos de tráfico de la concesión disponibles, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación, composición y porte de la flota que se haya concertado. Este concierto no podrá ser inferior al 70 % del importe que correspondería por la aplicación de la tarifa a la ocupación estimada que, en ningún caso, podrá ser inferior a la del año anterior.

15.8.8. Reducciones de las tarifas.

1. A las embarcaciones que atraquen a muelles y fondeen en aguas de profundidad en BMVE inferior a 2 metros y superior a 1 metro, se aplicará una reducción del 25 %; cuando la profundidad en BMVE sea igual o inferior a un metro, la reducción será del 50 %. En ambos casos han de concurrir la totalidad de las siguientes circunstancias:
 - a. Que la eslora de la embarcación sea inferior a 7 metros.
 - b. Que la potencia del motor sea inferior a 25 HP.
 - c. Que el abono de la tarifa se realice por semestres adelantados.
2. Las embarcaciones abarloadas a otras atracadas sin ningún punto de contacto o amarre a muelles o pantalanes abonarán el 50 % de la tarifa aplicable a la embarcación a que está abarloada.



15.8.9. **Período de aplicación.**

El importe de la tarifa aplicable será independiente de las entradas, salidas o días de ausencia de la embarcación, mientras tengan asignado puesto de atraque.

15.9. Tarifa T-6: grúas de pórtico.

15.9.1. **Definición y aplicación.**

Esta tarifa será exigible por la actividad realizada por las grúas de pórtico convencionales o no especializadas.

15.9.2. **Sujetos obligados al pago.**

La tarifa será abonada por los peticionarios del servicio, siendo responsables subsidiarios del pago los propietarios de las mercancías manipuladas y, en su defecto, sus representantes autorizados, salvo que prueben haber hecho a éstos provisión de fondos.

15.9.3. **Período de prestación del servicio.**

1. El tiempo de utilización de la grúa a efectos de facturación será el comprendido entre la hora en la que se haya puesto a disposición del peticionario y la de terminación del servicio.

2. La facturación se hará por horas completas, salvo supuestos excepcionales debidamente justificados, que se podrán facturar por períodos de treinta minutos.

3. No obstante lo anterior, las paralizaciones superiores a quince minutos debidas a averías de la maquinaria, falta del fluido eléctrico, vientos huracanados que aconsejen la paralización por razones de seguridad o lluvia que obligue a suspender las operaciones de carga o descarga por las condiciones de la mercancía, oportunamente



comunicadas por el usuario a la Autoridad Portuaria, se descontarán del tiempo de utilización.

15.9.4. **Cuantía básica de la tarifa.**

1. Las cuantías básicas por hora de los distintos tipos de grúa son las contenidas en el cuadro siguiente:

Capacidad de elevación de las grúas	Pesetas
3 toneladas	11.990
3-6 toneladas	16.260
6 toneladas	18.826
8 toneladas	21.963
12 toneladas	28.238
16 toneladas	37.644
30 o más toneladas	58.179

2. Cuando se facture un período de treinta minutos, las cantidades anteriores se reducirán a la mitad.

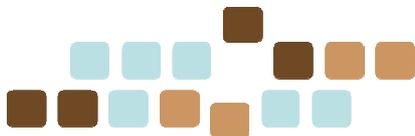
3. La tarifa de las grúas de potencia comprendida entre 16 y 30 toneladas se calculará por interpolación lineal entre las tarifas correspondientes a estas dos potencias.

4. Para las grúas de capacidad de elevación mayor o igual a 30 toneladas, cuando trabajen con cuchara, se aplicará una tarifa que será el 80 % de la cuantía indicada en el cuadro.

15.9.5. **Solicitud de prestación del servicio.**

Los servicios de grúas se prestarán previa petición por escrito de los usuarios, haciendo constar:

- a. Operación a realizar y hora de comienzo de la misma.
- b. Punto del muelle en que han de utilizarse.



c. Tiempo para el que se solicitan.

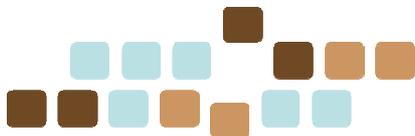
El Director del puerto decidirá, de acuerdo con las disposiciones vigentes, con arreglo a su criterio y teniendo en cuenta el orden que más favorezca al interés general, la distribución del material disponible.

15.9.6. Dirección y responsabilidad del servicio.

Las empresas estibadoras u otros usuarios que soliciten este servicio asumirán la responsabilidad de la dirección y organización de la carga y descarga, embarque o desembarque de las mercancías, siendo de su cuenta y riesgo todas las operaciones de carga, estiba, eslingado, arrumaje, etc., relacionadas con ellas, debiendo destinar a estas últimas material adecuado, así como personal legalmente autorizado, debidamente capacitado y con experiencia suficiente, pudiendo ser recusado por el Director del puerto el que no reúna las condiciones para ello.

15.9.7. Servicios prestados por maquinistas dependientes del usuario.

Cuando, por las causas que fuere, la Autoridad Portuaria no dispusiere de maquinistas de grúas para atender las peticiones de alquiler de estos equipos, podrá autorizarse su utilización corriendo el maquinista a cargo del peticionario y siendo en este caso la tarifa del 75 % de la que corresponda. Dicho maquinista, y subsidiariamente la empresa que lo contrata, serán responsables de todas las lesiones, daños y averías que se ocasionen al personal o bienes de la Autoridad Portuaria o a terceros, como consecuencia de la manipulación de la grúa, debiendo demostrar ante el Director del puerto su aptitud para tal cometido, si así le fuere solicitado por ésta.



15.9.8. **Servicios extraordinarios.**

Estas tarifas son exclusivamente aplicables a servicios prestados en días laborables dentro de la jornada ordinaria establecida para estas actividades por la Autoridad Portuaria. Los servicios prestados fuera la jornada ordinaria se podrán facturar con un recargo de hasta el 25 %.

15.10. Tarifa T-7: almacenaje.

15.10.1. **Definición y aplicación.**

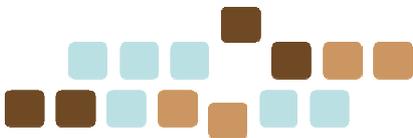
1. Esta tarifa será exigible por la puesta a disposición y, en su caso, uso de espacios, explanadas, cobertizos, tinglados, almacenes, locales y edificios, con sus servicios generales correspondientes, para el almacenaje de mercancías y vehículos.

No estará sujeta al abono de esta tarifa la ocupación y utilización del dominio público portuario para llevar a cabo actividades que exijan el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones o concesiones.

2. Los espacios destinados a depósito y almacenamiento de mercancías u otros elementos se clasifican de un modo general en dos zonas:

- a. Zona de tránsito.
- b. Zona de almacenamiento.

3. La zona de maniobra inmediata a los atraques de los barcos no podrá utilizarse como zona de depósito de mercancías, salvo excepciones, con previa y explícita autorización del Director del puerto.



4. La identificación y extensión de cada una de estas zonas en los distintos muelles y terminales de la zona de servicio se determinarán por la Autoridad Portuaria.

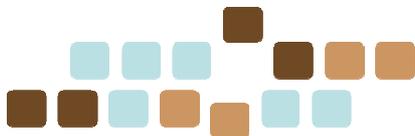
15.10.2. **Sujetos obligados al pago.**

La tarifa será abonada por los peticionarios del servicio, siendo responsables subsidiarios del pago los propietarios de las mercancías almacenadas y, en su defecto, sus representantes autorizados, salvo que prueben haber hechos a éstos provisión de fondos.

15.10.3. **Base de la tarifa.**

1. Esta tarifa se aplicará al producto de la superficie ocupada por el tiempo reservado. No obstante, se aplicará la franquicia obligatoria de dos días, tal y como se establece, con excepción de las mercancías que se embarcan o desembarcan con medios rodantes para las que dicha franquicia será potestativa de la Autoridad Portuaria.

2. La Autoridad Portuaria podrá modificar la base de la tarifa sustituyendo la unidad de medida de superficie por otra unidad física (tonelada de peso, metro cúbico de volumen, número de TEUs, número de vehículos, etc.) y de progresividad de la misma, estableciendo un importe que mantenga en equilibrio el resultado recaudatorio, debiéndose comunicar a Puertos del Estado tales modalidades de determinación de la base.



15.10.4. **Artículo 70. Cuantía de la tarifa.**

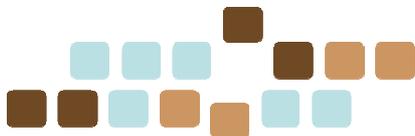
1. La cuantía de la tarifa será fijada por la Autoridad Portuaria respetando los siguientes mínimos:
 - A. Zona de tránsito: la cuantía mínima será de 4,08 pesetas por metro cuadrado y día. Los coeficientes de progresividad a aplicar serán los siguientes: primero al décimo día, 1; undécimo al trigésimo día, 4; trigésimo primero al sexagésimo día, 8, y más de sesenta días, 16.
 - B. Zona de almacenamiento: la cuantía será fijada por la Autoridad Portuaria, teniendo en cuenta el precio de mercado y será siempre superior a 3,06 pesetas por metro cuadrado y día.

2. En ambas zonas la cuantía establecida en los párrafos anteriores se incrementará, como mínimo, según los casos, en 5,10 pesetas por metro cuadrado y día, cuando la superficie esté cubierta y abierta, y en 7,14 pesetas por metro cuadrado y día, cuando la superficie esté cubierta y cerrada.

15.10.5. **Determinación de la superficie sujeta a la tarifa.**

1. La forma de medir los espacios ocupados por las mercancías o vehículos será por el rectángulo circunscrito exteriormente a la partida total de mercancías o elementos depositados, definido de forma que dos de sus lados sean paralelos al cantil del muelle, redondeando el número de metros cuadrados que resulte para obtener el número inmediato sin decimales.

De análoga forma se procederá en tinglados y almacenes, sirviendo de referencia los lados de ellos.



2. Se tomará como base de la liquidación la superficie ocupada al final de la descarga, medida según se establece en la regla anterior.

3. La Autoridad Portuaria, atendiendo a los criterios de eficacia en la gestión del servicio y a la racionalidad de la explotación, decidirá contabilizar la superficie por partidas o bien por el cargamento completo.

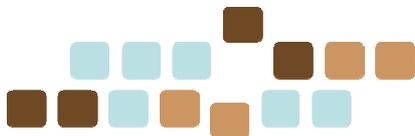
4. Esta superficie se irá reduciendo al levantar la mercancía a efectos de abono, por cuartas partes, tomándose la totalidad hasta tanto no se haya levantado el 25 % de la superficie ocupada; el 75 %, cuando el levantamiento exceda del 25 % sin llegar al 50 %; el 50 %, cuando rebase el 50 % sin llegar al 75 %, y el 25 %, cuando exceda del 75 %, y hasta la total liberación de la superficie ocupada.

En todo caso, este último cuartil deberá contabilizarse siempre por partidas. Si la Autoridad Portuaria lo considera necesario podrá establecer otro sistema de medición con distintos escalonamientos, o bien continuo, en función del proceso de levantamiento de la mercancía.

15.10.6. **Determinación del tiempo reservado.**

1. El almacenaje se contará desde el día para el que se haya hecho la reserva hasta que la mercancía deje la superficie libre.

2. La anulación o modificación de la reserva en un plazo inferior a veinticuatro horas antes del comienzo de la reserva o cuando dicha anulación no se produzca y la mercancía no llegue a puerto dará derecho a la Autoridad Portuaria al cobro de la tarifa aplicable a la mercancía por el día completo en el que ha comenzado la reserva, sin



perjuicio de que la superficie reservada pueda ser utilizada por otra mercancía.

15.10.7. **Obligaciones del usuario.**

1. Las mercancías serán depositadas en la forma y con el orden y altura de estiba que determine el Director del puerto, de acuerdo con las disposiciones vigentes, observándose las precauciones necesarias para asegurar la estabilidad, de las pilas, capacidad portante de las explanadas, etc.

2. En cualquier caso, sólo podrá considerarse una superficie libre, a efectos de esta tarifa, cuando haya quedado en las mismas condiciones de conservación y limpieza en que se ocupó y sea accesible y útil para otras ocupaciones. El incumplimiento de esta obligación por parte del usuario, tras retirar éste las mercancías o vehículos, permitirá a la Autoridad Portuaria efectuar por sus propios medios la citada conservación y limpieza, pasándole el cargo correspondiente.

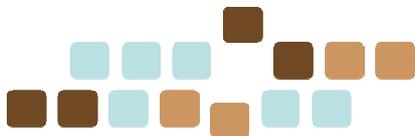
15.11. Tarifa T-8: suministros.

15.11.1. **Definición y aplicación.**

Esta tarifa comprende el valor del agua, energía eléctrica, hielo, combustibles y otros productos entregados por la Autoridad Portuaria a los usuarios dentro de la zona portuaria, previa petición de éstos.

15.11.2. **Cuantía y reglas específicas.**

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria determinará la cuantía y peculiaridades de la aplicación de esta tarifa, teniendo en cuenta el valor real de mercado de los suministros entregados.



15.12. Tarifa T-9: servicios diversos.

15.12.1. **Definición y aplicación.**

Esta tarifa comprende cualesquiera otros servicios portuarios prestados en régimen de gestión directa por la Autoridad Portuaria, no incluidos en las restantes tarifas reguladas en los artículos anteriores.

15.12.2. **Cuantía y reglas específicas.**

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria determinará la cuantía y peculiaridades de la aplicación de esta tarifa, teniendo en cuenta el valor real de mercado de los servicios prestados y actividades realizadas.

15.13. Régimen regulador de la tarifa T- 1 Buques, aplicable al tráfico portuario que utiliza instalaciones en régimen de concesión administrativa otorgada con anterioridad a la entrada en vigor de esta Orden.

1. Los buques que atraquen o fondeen en muelles, pantalanes o boyas en régimen de concesión, construidas o no por particulares, situados en la zona II o exterior de las aguas del puerto, abonarán a la Autoridad Portuaria el 50 % de la cuantía básica de la tarifa T-1 *Buques* prevista, y el 80 %, cuando dichas instalaciones se encuentren en la zona I o interior de las aguas del puerto.

2. Dicha bonificación será de aplicación cuando no se haya previsto bonificación alguna en las cláusulas concesionales o cuando éstas sean más desfavorables para el usuario.



15.14. Régimen regulador de la tarifa T-3 Mercancías, aplicable a determinados tráficos portuarios que utilizan instalaciones en régimen de concesión administrativa otorgada con anterioridad a la entrada en vigor de esta Orden.

A las mercancías que se relacionan a continuación, y que utilizan muelles, pantalanés o boyas en régimen de concesión, no se les aplicará el régimen regulador de la tarifa T-3 previsto, sino que abonarán a la Autoridad Portuaria correspondiente, con la bonificación establecida en sus cláusulas concesionales, la tarifa T-3, aplicando las siguientes cuantías:

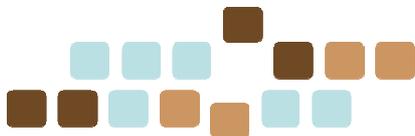
Mercancía	Cuantía - Pesetas/T.
En el puerto de Tarragona, por las instalaciones o unidades de explotación (UDE) indicadas:	
Benceno por las UDE 81 a 85	194
Crudo de petróleo por las UDE 71 a 73, 81 a 85, 87 y 88	144
Condensado por las UDE 81 a 85 y 87	206
Fuel-oil-naftas-mezclas hid.-residuos en carga por las UDE 71 a 73, 81 a 85 y 87	129
Fuel-oil-naftas-mezclas hid.-residuos en descarga por las UDE 71 a 73 y 81 a 85	206
Keroseno, gasolina y productos refinados por las UDE 81 a 85	284
Gas-oil 71 a 73, 81 a 85 y 87	129
Betún de petróleo (asfalto) 71 a 73	194
Cut backs 71 a 73	129
Butileno-butadieno-etileno-octeno-propileno en carga por las UDE 81 a 85	284
Butileno-butadieno-etileno-octeno-propileno en descarga por las UDE 71 a 73 y 81 a 85	454
Ortoxileno por las UDE 71 a 73	454
Cloruro de vinilo en carga por las UDE 71 a 73	388
Cloruro de vinilo en descarga por las UDE 71 a 73	620
Metil-ter-butil-éter por las UDE 81 a 85	388
Óxido de propileno por las UDE 71 a 73	620
Por el puerto de Castellón:	
Crudo por las monoboyas	144
Fuel	129
Gasóleo	129
Refinados	284



Por el puerto de Sagunto:	
Laminados e > 4,75 mm. en embarque	194
Laminados e > 4,75 mm. en desembarque	310
Laminados e < 4,75 mm. en embarque	284
Laminados e < 4,75 mm. en desembarque	454
En Aguamarga (Alicante) por la monoboya: propano y butano	310
Por el puerto de Carboneras:	
Cemento	90
Hulla	144
En la bahía de Algeciras, por las instalaciones o unidades de explotación (UDE) indicadas:	
Crudo (UDE 81)	144
Hulla (UDE 86)	144
Fuel (UDE 82)	90
Naftas (UDE 82)	129
Gasóleo (UDE 82)	129
Refinados (UDE 82)	310
Chatarra (UDE 83)	144
Aceros laminados (UDE 83)	517
En el puerto de Huelva, crudo por la monoboya	144
En el puerto de Tenerife, por las instalaciones en la Hondura:	
Crudo por el campo de boyas	144

	Origen/destino	Desembarque	Embarque
Azufre, fuel-oil, diesel-oil, nafta y cut-back	Exterior	206,02	128,98
	U. E.	103,01	64,49
Aromáticos y asfalto	Exterior	309,96	197,04
	U. E.	154,98	97,02
Gasolinas, gases y vaselinas	Exterior	453,86	284,12
	U. E.	226,93	142,06
Lubricantes	Exterior	619,92	388,08
	U. E.	309,96	194,04
Antidetonantes	Exterior	1.031,36	645,64
	U. E.	515,68	322,82

Mercancía	Cuantía - Pesetas/T.
Por el puerto de San Ciprián:	
Bauxita	310
Fuel	144
Coque de petróleo	206
Sosa cáustica	310
Alúmina	284
Ánodos	838
Aluminio	500
Por El Abra (Bilbao), atraques 1 y 2 de Punta Lucero:	
Crudo	144
Alcoholes acíclicos	620



Nafta	129
Fuel embarcado	90
Fuel desembarcado	144
Gasóleo embarcado	129
Gasóleo desembarcado	206
Refinados	194

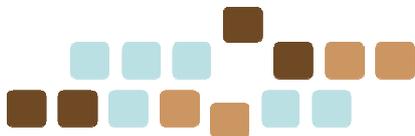
2. Los concesionarios de tales instalaciones podrán solicitar a la Autoridad Portuaria, mediante petición razonada, que al tráfico de dichas mercancías se les aplique el régimen previsto para el resto de los tráficos no relacionados en el anterior apartado. En tal caso, y para que dicha petición pueda ser aprobada por la Autoridad Portuaria, deberán revisarse las cláusulas concesionales para que se acomoden a lo establecido y deberá comprobarse que el peticionario se encuentra al corriente del pago de las facturas emitidas por aquélla.

15.15. Régimen regulador de la tarifa T-5, Embarcaciones deportivas y de recreo, aplicable a los tráficos portuarios que utilizan instalaciones construidas por particulares, en régimen de concesión administrativa otorgada con anterioridad a la entrada en vigor de esta Orden.

1. Las embarcaciones atracadas o fondeadas en instalaciones náutico-deportivas o boyas en régimen de concesión, construidas por particulares, abonarán la tarifa T-5, *Embarcaciones deportivas y de recreo*, cuya cuantía básica será de 7,14 pesetas por metro cuadrado y por períodos de veinticuatro horas o fracción, contados a partir de las doce horas del mediodía.

2. La cuantía básica de esta tarifa podrá incrementarse en un 20 % en aquellos puertos con marea superior a 2,5 metros.

3. El abono de esta tarifa se llevará a cabo de acuerdo con el régimen establecido.



16. REGULACIÓN DE LA ESTIBA Y LA DESESTIBA

1. 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.

1.1 Las actividades de carga y estiba comprenden:

a) 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.

b) La aplicación de 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.

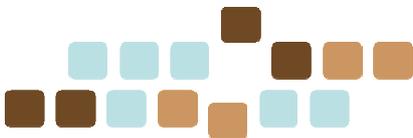
c) El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en la bodega o a bordo del buque.

d) El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque.

e) La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque.

1.2 Las actividades de desestiba y descarga comprenden:

a) 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 izada o transferencia.



b) La aplicación de gancho, cuchara, spreader o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía.

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

d) El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes.

e) Descarga de la mercancía directamente, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre 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.

f) El desplazamiento de la mercancía, previa su 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.

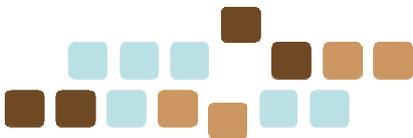
1.3 La actividad de transbordo comprende la desestiba en el primer buque, la transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro y la estiba en el segundo buque.

1.4 Las actividades descritas en los apartados anteriores se realizarán en el buque y en la zona de servicio del puerto.

2. A los efectos establecidos en este artículo, no tendrán la consideración de mercancía objeto de tráfico marítimo:

a) Los bienes propiedad de las Autoridades Portuarias.

b) Las cartas, tarjetas, paquetes postales y otros bienes que sean objeto



del servicio postal.

- c) La pesca fresca, el bacalao verde y sus productos elaborados a bordo.
- d) La recogida de residuos de carga procedentes de los buques.

3. No tendrán la consideración de servicio portuario básico las siguientes actividades:

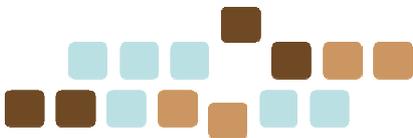
a) El manejo de medios mecánicos propiedad de la Autoridad Portuaria y la manipulación de mercancías del Ministerio de Defensa, salvo que en este último caso el servicio se realice por una empresa titular de una licencia del servicio básico de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.

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

c) El embarque y desembarque de camiones, automóbiles y cualquier clase de vehículos a motor, cuando se realice por sus propietarios, usuarios o conductores habituales dependientes de aquéllos, así como las labores complementarias de sujeción, cuando sean realizadas por los tripulantes de los buques.

d) 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, en operaciones directas de **302**



camión a barco, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio y de la de los que reciban mercancías a pie de grúa o instalación de descarga, en operaciones directas de barco a camión, si el transporte se produce sin solución de continuidad hasta fuera de la zona de servicio y, en ambos casos, las operaciones de simple conexión de los medios de carga y descarga.

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.

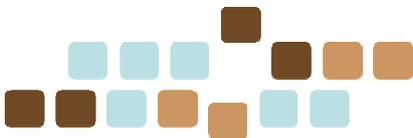
Lo dispuesto en este apartado se entenderá sin perjuicio de la necesidad de observar, en todo caso, las normas generales del transporte.

e) Las labores complementarias de sujeción y trincaje cuando sean realizadas por las tripulaciones de los buques.

f) Las operaciones de carga, descarga y transbordo para el avituallamiento o aprovisionamiento de buques cuando, para esto último, no se precise contratar personal.

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

2.º 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.

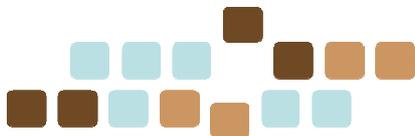
g) Las operaciones de carga, descarga y transbordo si se realizan por tubería.

Las actividades a que se refieren los párrafos e), f), y g) requerirán la previa obtención de la autorización de actividad a que se refiere el artículo 89 de la ley 48/2003.

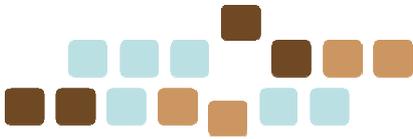
4. La Autoridad Portuaria podrá autorizar al naviero el manejo de medios de carga y descarga propios del buque cuando se ejecute con personal del buque, una vez se acredite, mediante la presentación de los oportunos certificados de las autoridades competentes, si procede, la idoneidad de los medios técnicos 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 aquellos buques que enarboles el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del Memorandum de París o descrito como de alto o muy alto riesgo en la citada lista.

5. Las actividades incluidas en el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, independientemente del régimen laboral aplicable a las mismas, deberán ser realizadas por los trabajadores que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en la disposición adicional quinta de esta ley, con la salvedad prevista en el apartado 4.



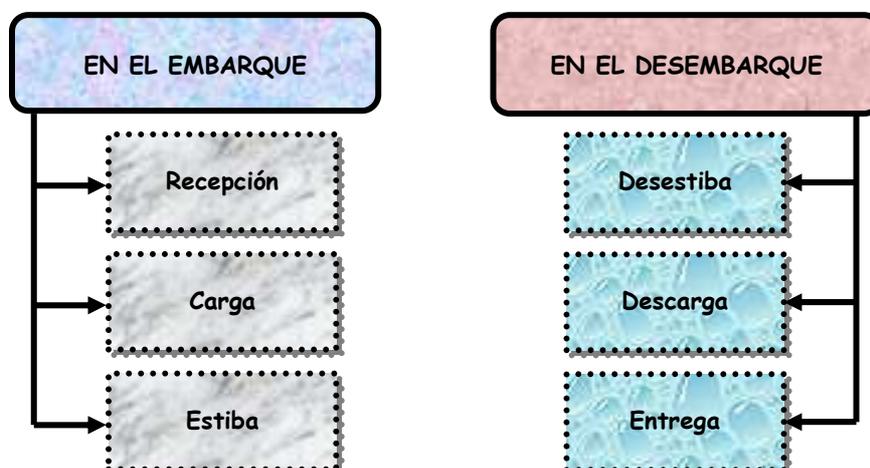
6. Todas las empresas que deseen prestar este servicio y obtengan la correspondiente licencia se integrarán en las agrupaciones portuarias de interés económico, en los supuestos previstos en la disposición adicional sexta de esta ley, salvo cuando la licencia tenga como objeto alguna de las actividades relacionadas en el apartado 1 de la disposición adicional séptima, en cuyo caso no procederá dicha integración.

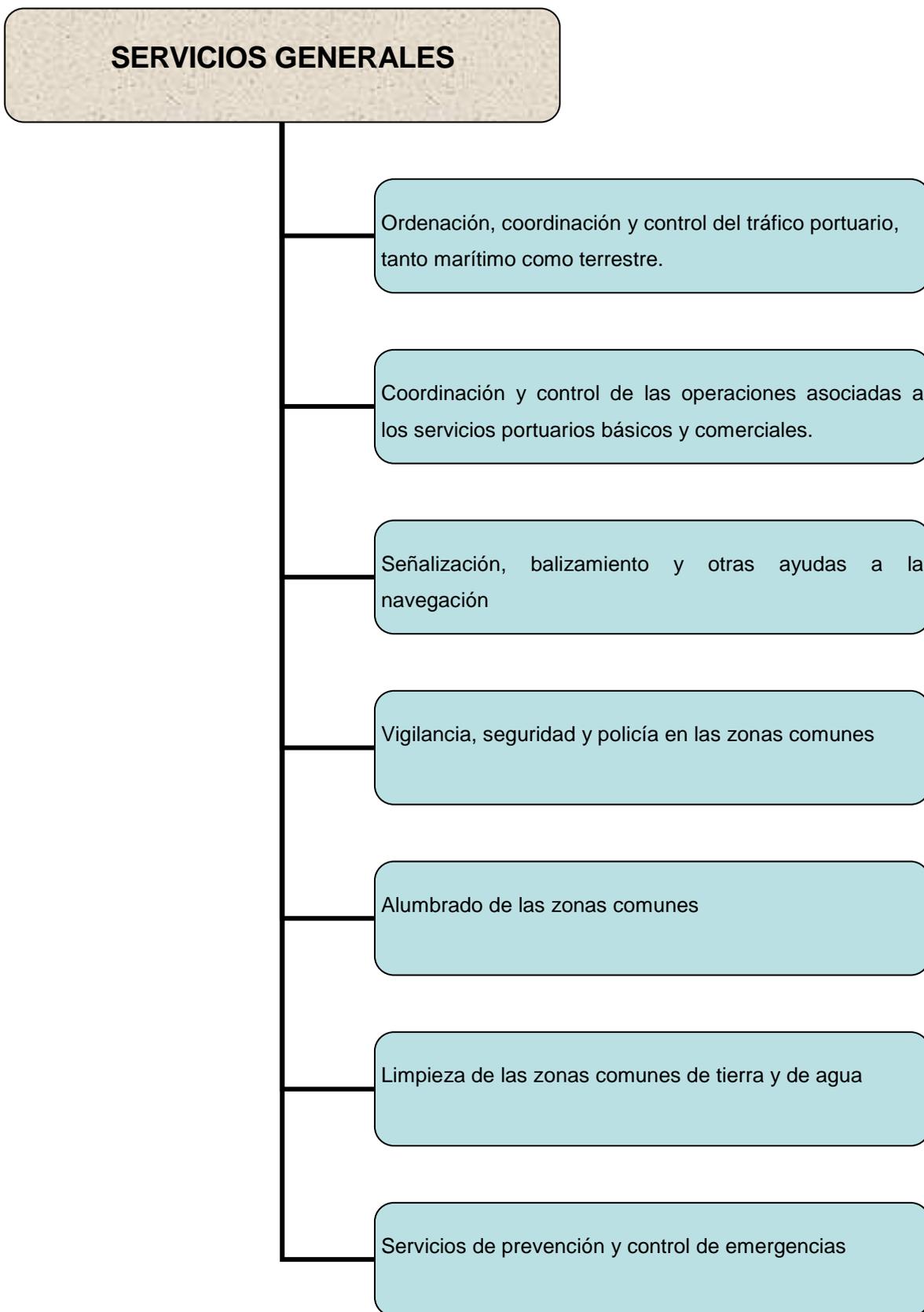
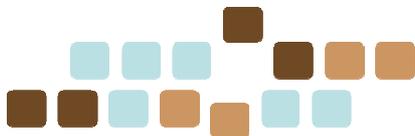


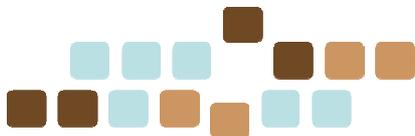
17. MAPA CONCEPTUAL



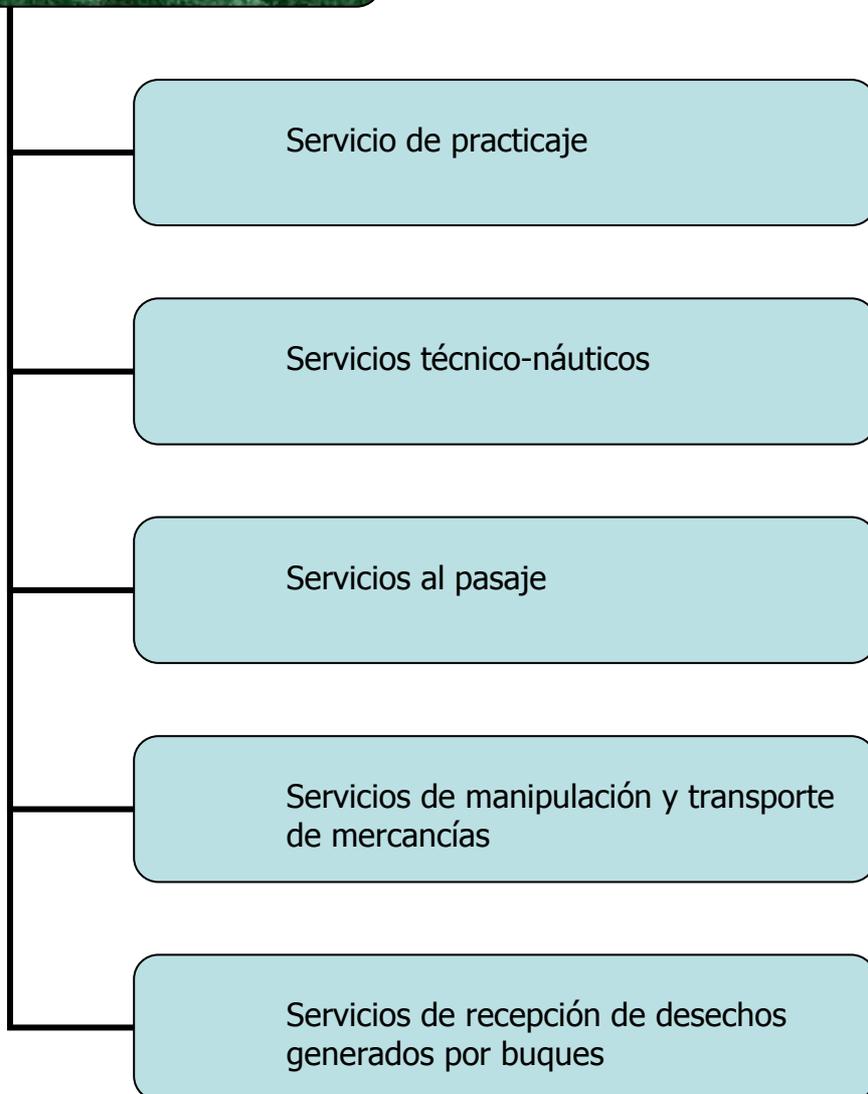
Operaciones portuarias relacionadas con la manipulación de mercancías.

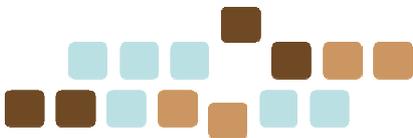






SERVICIOS BÁSICOS





18. BIBLIOGRAFÍA

- ESPAÑA. Ley 48/03 de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, p. 32.
- ESPAÑA. Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 24 de noviembre de 1992, p. 65.
- ESPAÑA. Ley 62/97 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 26 de Diciembre (B.O.E. 30 DIC 97) de modificación de la Ley 27/1992.
- Orden FOM/3056/2002, de 29 de noviembre, por la que se establece el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general.
- Real Decreto 258/1989, de 10 de marzo, por el que se establece la normativa general sobre vertidos de sustancias peligrosas desde tierra al mar.
- Real Decreto 393/96, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaje.
- Reglamento General de Practicaje.
- Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga



Puertos del Estado

